NOTA: quanto segue è valido esclusivamente per i prodotti con marcatura CE.

Dichiarazione di conformità - Mercury MerCruiser

Se correttamente installato secondo le istruzioni fornite da Mercury MerCruiser, il presente motore entrofuoribordo o entrobordo è conforme ai requisiti e soddisfa gli standard previsti dalle seguenti direttive:

Motori di propulsione di imbarcazioni da diporto dotati dei requisiti previsti dalla direttiva 94/25/CE e successivi emendamenti (2003/44/CE)

Nome del produttore del motore: Mercury Marine MerCruiser
Indirizzo: 3003 N. Perkins Road
Città: Stillwater, OK **CAP:** 74075 **Paese:** USA

Nome del rappresentante autorizzato: Brunswick Marine in EMEA Inc.
Indirizzo: Parc Industriel de Petit-Rechain
Città: Verviers **CAP:** 4800 **Paese:** Belgio

Nome dell'ente notificato per la valutazione delle emissioni di scarico: Det Norske Veritas AS
Indirizzo: Veritasveien 1
Città: Hovik **CAP:** 1322 **Paese:** Norvegia **Numero identificativo:** 0575

Modulo di valutazione della conformità utilizzato per le emissioni di scarico: ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☒ H
Altre direttive comunitarie applicate: direttiva 2004/108/CE sulla compatibilità elettromagnetica

Descrizione dei motori e dei requisiti essenziali

Tipo di motore	Tipo di combustibile	Ciclo di combustione
☒ Motore entrobordo	☒ Benzina	☒ A 4 tempi

Identificazione dei motori inclusi nella presente dichiarazione di conformità

Nome della linea di motori	Numero di identificazione unico del motore: numero di serie iniziale	Numero di certificato H del modulo del controllo delle emissioni
5.7 MPI	0W307898	RCD-H-1
Horizon 5.7	0W307898	RCD-H-1
5.7 MPI ECT	1A090000	RCD-H-1
Horizon 5.7 ECT	1A090000	RCD-H-1
6.2 MPI	0W307898	RCD-H-1
Horizon 6.2	0W307898	RCD-H-1
6.2 MPI ECT	1A091600	RCD-H-1
Horizon 6.2 ECT	1A091600	RCD-H-1
Tow Sports 5.7 MPI	0W307898	RCD-H-1
Scorpion 350	0W307898	RCD-H-1
Scorpion 377	0W307898	RCD-H-1
Tow Sports 5.7 MPI ECT	1A090000	RCD-H-1
Scorpion 350 ECT	1A090000	RCD-H-1
Scorpion 377 ECT	1A091600	RCD-H-1
Horizon 8.1	0W307898	RCD-H-1
8.1 H.O.	0W307898	RCD-H-1
Horizon 8.2 ECT	1A350340	RCD-H-1
8.2 H.O. ECT	1A350340	RCD-H-1

© 2012, Mercury Marine

Requisiti essenziali	Standard	Altro documento/metodo normativo	Scheda tecnica	Specificare dettagliatamente (* = standard obbligatorio)
Allegato 1.B – Emissioni di scarico				
B.1 Identificazione del motore	☐	☐	☒	
B.2 Requisiti delle emissioni di scarico	☒*	☐	☐	* EN ISO 8178-1:1996
B.3 Durata	☐	☐	☒	
B.4 Manuale dell'operatore	☒	☐	☐	ISO 8665:1995
Allegato 1.C – Emissioni acustiche	cfr. Dichiarazione di conformità dell'imbarcazione su cui i motori sono stati installati			

La presente dichiarazione di conformità viene rilasciata sotto l'esclusiva responsabilità del produttore. A nome e per conto del produttore si dichiara che i motori sono conformi ai requisiti sulle emissioni di scarico previsti dalla direttiva 94/25/CE e successivi emendamenti (2003/44/CE) purché l'installazione su imbarcazioni da diporto sia conforme alle istruzioni fornite dal produttore; inoltre, la messa in servizio di tali motori deve essere successiva alla dichiarazione di conformità alle disposizioni applicabili delle direttive citate dell'imbarcazione da diporto su cui sono installati.

Nome/funzione:
Mark Schwabero, Presidente, Mercury Marine

Firma e titolo:

Data e luogo di rilascio: 28 gennaio 2011
Stillwater, Oklahoma, USA

Responsabile normativo:
Regulations and Product Safety Department
Mercury Marine
W6250 W. Pioneer Road
Fond du Lac, WI 54936
USA

Registro di identificazione

Si prega di annotare i seguenti dati:

Modello e potenza del motore		Numero di serie del motore
Numero di serie del gruppo dello specchio di poppa (entrofuoribordo)	Rapporto di trasmissione	Numero di serie dell'unità entrofuoribordo
Modello della trasmissione (entrobordo)	Rapporto di trasmissione	Numero di serie della trasmissione
Numero dell'elica	Passo	Diametro
Numero di matricola dello scafo (HIN)		Data di acquisto
Produttore dell'imbarcazione	Modello dell'imbarcazione	Lunghezza

I numeri di serie assegnati dal produttore consentono di identificare numerosi dettagli tecnici relativi al gruppo motore Mercury MerCruiser® in uso. Quando è necessario rivolgersi a un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser per un intervento di assistenza, specificare il modello e i numeri di serie.

Il presente manuale contiene le descrizioni e le specifiche in vigore al momento dell'autorizzazione alla stampa. Mercury Marine mira al miglioramento continuo dei propri prodotti e si riserva il diritto di interromperne la produzione in qualsiasi momento, nonché di modificare senza preavviso le specifiche o i modelli e declina ogni responsabilità al riguardo.

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin, USA. Stampato negli USA.

© 2011, Mercury Marine

Mercury, Mercury Marine, MerCruiser, Mercury MerCruiser, Mercury Racing, Mercury Precision Parts, Mercury Propellers, Mariner, Quicksilver, Alpha, Axius, Bravo One, Bravo Two, Bravo Three, K-Planes, MerCathode, OptiMax, Precision Pilot, Pro Max, SeaCore, Skyhook, SmartCraft, Sport-Jet, Total Command, Verado, VesselView, Zero Effort, Zeus, #1 On The Water, il logo M con onde, il logo Mercury con onde, e il logo SmartCraft sono tutti marchi registrati di Brunswick Corporation. Il logo Mercury Product Protection è un marchio di servizio registrato di Brunswick Corporation.

Benvenuti a bordo!

Avete scelto uno dei migliori gruppi motore marini disponibili sul mercato. Le sue caratteristiche di design garantiscono facilità di utilizzo e durata nel tempo.

Effettuando i corretti interventi di manutenzione, potrete usare questo prodotto per molti anni. Per assicurare le massime prestazioni e il minimo numero di riparazioni, è importante leggere attentamente questo manuale.

Il manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia contiene istruzioni specifiche per l'uso e la manutenzione del prodotto acquistato. Vi consigliamo di tenere sempre a portata di mano il manuale per usarlo come riferimento durante la navigazione.

Vi ringraziamo per avere acquistato un prodotto Mercury MerCruiser e Vi auguriamo di trascorrere molte ore di piacevole navigazione!

Mercury MerCruiser

Avviso relativo alla garanzia

Il prodotto acquistato è accompagnato dalla **garanzia limitata** di Mercury Marine, i cui termini sono contenuti nella sezione Garanzia del presente manuale. La dichiarazione di garanzia descrive ciò che è compreso nella garanzia e ciò che è escluso, la durata della garanzia, le modalità di richiesta degli interventi coperti da garanzia, importanti esclusioni di responsabilità e limitazioni relative alla copertura dei danni e altre informazioni correlate. Si prega di leggere attentamente tali informazioni.

I prodotti Mercury Marine vengono progettati e prodotti in conformità ai più alti standard qualitativi di Mercury Marine, alle normative e agli standard applicabili del settore e a certe normative relative alle emissioni di scarico. Presso Mercury Marine ciascun motore viene collaudato e testato prima di essere imballato per la spedizione, in modo che sia pronto per l'uso appena giunto a destinazione. Inoltre, alcuni prodotti di Mercury Marine vengono testati in ambienti controllati e monitorati, fino a 10 ore di funzionamento, per verificare e compilare un registro di conformità con gli standard e le normative applicabili. Tutti i prodotti Mercury Marine venduti come nuovi sono accompagnati dalla copertura della garanzia limitata, a prescindere che il motore sia stato sottoposto ai programmi di prova descritti sopra.

Leggere attentamente il presente manuale

IMPORTANTE: se determinate parti del manuale non sono chiare, richiedere al concessionario una dimostrazione delle procedure di avvio e di funzionamento.

Avviso

Nella presente pubblicazione e sul gruppo motore gli avvisi di pericolo, di attenzione, di precauzione e di notifica accompagnati dal simbolo internazionale di pericolo ⚠ possono essere usati per richiamare l'attenzione dell'installatore/utente su istruzioni speciali relative a particolari operazioni di manutenzione o funzionamento che possono essere pericolose se eseguite in modo errato o senza la dovuta cautela. Si prega di prestare particolare attenzione a tali indicazioni.

Le avvertenze di sicurezza non sono sufficienti per eliminare i pericoli che segnalano, tuttavia la stretta osservanza delle istruzioni speciali durante l'esecuzione delle operazioni di manutenzione, nonché l'uso del buon senso, costituiscono valide misure preventive contro gli incidenti.

⚠ PERICOLO
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, causerà infortuni gravi o mortali.

⚠ AVVERTENZA
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni gravi o mortali.

⚠ ATTENZIONE
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni di lieve o media entità.

AVVISO
Indica una situazione che, se non evitata, può causare il guasto del motore o di un altro componente importante.

IMPORTANTE: indica informazioni essenziali per il corretto completamento dell'operazione.

NOTA: *indica informazioni che aiutano a comprendere una particolare fase o azione.*

⚠ AVVERTENZA

L'operatore (conducente) è responsabile del corretto e sicuro funzionamento dell'imbarcazione e dell'equipaggiamento di bordo, nonché della sicurezza dei passeggeri. Si consiglia all'operatore di leggere il presente manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia per acquisire una conoscenza approfondita delle modalità di funzionamento del gruppo motore e di tutti gli accessori prima di utilizzare l'imbarcazione.

⚠ AVVERTENZA

Le emissioni di scarico del presente motore contengono sostanze chimiche che lo stato della California ha riconosciuto quali cancerogene e teratogene, nonché causa di anomalie all'apparato riproduttivo.

INDICE

Sezione 1 - Garanzia

Registrazione della garanzia: Stati Uniti e Canada..... 2
Registrazione della garanzia: Altri Paesi..... 2
Trasferimento della garanzia..... 3
Programma di certificazione di qualità per installazioni Mercury..... 3
Piano di protezione per prodotti Mercury: Stati Uniti e Canada..... 4
Garanzia limitata Mercury MerCruiser (solo per prodotti a benzina) 4
Garanzia limitata contro la corrosione valida 3 anni..... 6
Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 7
- Garanzia per applicazioni per uso privato..... 7
- Garanzia per applicazioni commerciali..... 7
- Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici..... 7

Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 8
- Garanzia per applicazioni per uso privato..... 8
- Garanzia per applicazioni commerciali..... 8
- Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici..... 8

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 9
- Informazioni importanti..... 9
- Etichetta informativa sul controllo delle emissioni..... 9
  - Responsabilità del proprietario..... 10
- Garanzia limitata sulle emissioni per lo Stato della California..... 11
  - Copertura della garanzia..... 11
  - Durata della copertura..... 11
  - Come ottenere la copertura della garanzia..... 11
  - Obblighi di Mercury..... 11
  - Esclusione di garanzia..... 12
  - Esclusioni di responsabilità e limitazioni..... 12
- Dichiarazione sulla garanzia relativa al controllo delle emissioni nello Stato della California..... 12
  - Diritti e obblighi derivanti dalla garanzia..... 12
  - Copertura di garanzia del produttore..... 12
  - Responsabilità del proprietario nell'ambito della garanzia..... 13
- Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti..... 13
- Componenti del sistema di controllo delle emissioni..... 13

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 14
- Informazioni importanti..... 14
- Etichetta informativa sul controllo delle emissioni..... 14
  - Responsabilità del proprietario..... 16
- Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti..... 16
- Componenti del sistema di controllo delle emissioni..... 16

Etichetta con stelle di certificazione delle emissioni..... 17
Cartellino..... 18

Sezione 2 - Informazioni fondamentali sul gruppo motore

Identificazione..... 22
- Decalcomania con numero di serie del motore..... 22
- TrasmissionI..... 22
  - Trasmissioni Velvet Drive 22
  - Trasmissioni ZF Marine..... 23
  - Trasmissioni Walter V-Drive..... 23

Interruttore del cavo salvavita..... 23
Strumentazione..... 24
- VesselView..... 24
- Strumenti digitali..... 25
- Strumenti analogici..... 26

Telecomandi (modelli non DTS)..... 26
- Telecomandi..... 26
  - Caratteristiche del montaggio su pannello..... 26
  - Caratteristiche del montaggio su consolle..... 27
- Caratteristiche di Zero Effort..... 28

Telecomandi (modelli DTS)..... 28
- Telecomandi..... 28
- Caratteristiche del montaggio su pannello..... 28
- Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Monomotore..... 29
- Caratteristiche del telecomando Slim Binnacle montato su consolle – Monomotore..... 30
- Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Bimotore..... 30
- Sincronizzazione per applicazioni bimotore..... 31
- Tasferimento della postazione con timone doppio..... 31
  - Sincronizzazione dei timoni doppi prima del trasferimento di postazione..... 32
- Caratteristiche di Zero Effort..... 32

Funzionamento e caratteristiche del comando a doppia console con pannello frecce CAN..... 33
- Comando da console a doppia manopola con pannello frecce CAN: caratteristiche e funzionamento..... 33
- Sincronizzazione dei motori..... 34
- Trasferimento del timone..... 35
  - Sincronizzazione dei timoni prima del trasferimento del timone..... 35
- Caratteristiche di Zero Effort..... 35

Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 36
Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 38
Sistemi di allarme acustico e visivo..... 40
- Spia di manutenzione motore e kit OBD-M MIL..... 40
  - Test della spia luminosa di malfunzionamento OBD-M 40
- Sistema di allarme acustico..... 40
  - Attenzione..... 41
  - Guasto grave..... 41
  - Prova del sistema di allarme acustico..... 41

Sistema di protezione del motore Guardian..... 41

Sezione 3 - Funzionamento dell'imbarcazione in acqua

Consigli per una navigazione sicura..... 44
Esposizione al monossido di carbonio..... 45
Attenzione ai pericoli di avvelenamento da monossido di carbonio..... 45
Distanza di sicurezza dall'area dello scarico..... 45
Buona ventilazione 45
Scarsa ventilazione 46
Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli non DTS) 46
Varo e utilizzo dell'imbarcazione..... 46
Schema operativo..... 46
Avvio e spegnimento del motore..... 47
Avvio del motore..... 47
Arresto del motore..... 47
Funzionamento dell'accelerazione in folle..... 47
Navigazione a temperature di congelamento..... 48
Tappo di scarico e pompa di sentina..... 48
Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli DTS)..... 48
Varo e utilizzo dell'imbarcazione..... 48
Schema operativo..... 48
Avuto e spegnimento del motore..... 48
Avuto del motore..... 48
Arresto del motore..... 49
Funzionamento dell'accelerazione in folle..... 49
Navigazione a temperature di congelamento..... 50
Tappo di scarico e pompa di sentina..... 50
Protezione delle persone in acqua..... 50
Durante la navigazione..... 50
Durante le soste..... 50
Utilizzo ad alta velocità e a elevate prestazioni..... 51
Sicurezza dei passeggeri su imbarcazioni a pontoni e non cabinate..... 51
Imbarcazioni con ponte anteriore aperto..... 51
Imbarcazioni con sedili da pesca rialzati montati a prua.. 51
Salto di onde e scie..... 52
Collisione con oggetti sommersi..... 52
Condizioni che influiscono sul funzionamento..... 53
Distribuzione del peso (passeggeri ed equipaggiamento) sull'imbarcazione..... 53
Il fondo dell'imbarcazione..... 53
Cavitazione..... 53
Ventilazione..... 53
Altitudine e clima..... 53
Operazioni preliminari..... 54
Rodaggio di 20 ore..... 54
Dopo il periodo di rodaggio..... 54
Controllo a fine prima stagione..... 54

Sezione 4 - Specifiche

Regime di crociera - Tutti i modelli..... 56
Requisiti del combustibile..... 56
Grado del combustibile..... 56
Uso di benzina riformulata (ossigenata) (solo Stati Uniti). 56
Benzina contenente alcool..... 56
Olio motore..... 57
Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 58
Entrobordo 5.7 MPI ECT..... 58
Entrobordo 6.2 MPI ECT..... 58
Horizon 5.7 ECT..... 59
Horizon 6.2 ECT..... 59
Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 60
Entrobordo 5.7 MPI..... 60
Entrobordo 6.2 MPI..... 60
Horizon 5.7..... 61
Horizon 6.2..... 62
Specifiche dei fluidi..... 62
Motore..... 62
Trasmissione..... 62

Sezione 5 - Manutenzione

Responsabilità dell’operatore/proprietario..... 66
Responsabilità del rivenditore..... 66
Manutenzione..... 66
Consigli per la manutenzione eseguita personalmente..... 66
Ispezione..... 67
Programma di manutenzione - Modelli entrobordo..... 67
Manutenzione ordinaria..... 67
Manutenzione programmata..... 67
Registro di manutenzione..... 68
Olio motore..... 69
Controllo..... 69
Rabbocco..... 69
Cambio dell’olio e sostituzione del filtro..... 70
Pompa di scarico dell'olio motore..... 70
Sostituzione del filtro dell'olio..... 71
Olio della trasmissione..... 72
Controllo a motore caldo..... 72
Controllo a motore freddo..... 72
Cambio..... 72
Refrigerante del motore..... 72
Controllo..... 72
Rabbocco..... 73
Cambio..... 73
Pulizia del rompifiamma..... 74
Valvola di ventilazione del carter (PCV)..... 75
Sostituzione..... 75
Pulizia del silenziatore del comando dell'aria del minimo (IAC) 75
Filtro del combustibile separatore d'acqua..... 76

Modelli GEN III....76
Rimozione....76
Installazione....77
Batteria....77
Precauzioni per batterie di più motori EFI....77
Lubrificazione....78
Cavo dell'acceleratore....78
Tiranteria trasmissione....78
Cinghia di trasmissione a serpentina....79
Controllo....79
Sostituzione della cinghia e/o regolazione della tensione..80
Lavaggio del gruppo motore....80
Modelli Horizon....80
Con l'imbarcazione alata....82
Con l'imbarcazione in acqua....83

Sezione 6 - Rimessaggio

Rimessaggio per la stagione fredda o prolungato....88
Preparazione del gruppo motore per il rimessaggio....88
Preparazione del motore e dell'impianto di alimentazione del combustibile....89
Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT....89
....89
Identificazione dell'impianto di scarico....90
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria....90
Impianto di scarico manuale a tre punti....90
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria....90
Imbarcazione in acqua....90
Imbarcazione a secco....92
Impianto di scarico manuale a tre punti....94
Imbarcazione in acqua....94
Imbarcazione alata....95
Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III....95
Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2....96
....96
Identificazione dell'impianto di scarico....96
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria....96
Impianto di scarico a punto singolo manuale....97
Impianto di scarico manuale a tre punti....97
Impianto di scarico a più punti (MPD)....98
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria....98
Imbarcazione in acqua....98
Imbarcazione alata....100
Impianto di scarico a punto singolo manuale....102
Imbarcazione in acqua....102
Imbarcazione alata....103
Impianto di scarico manuale a tre punti....104
Imbarcazione in acqua....104
Imbarcazione alata....105
Impianto di scarico a più punti (MPD)....106
Imbarcazione alata....106
Imbarcazione in acqua....108
Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III....109
Immagazzinaggio della batteria....110
Rimessa in servizio del gruppo motore....110

Sezione 7 - Individuazione dei guasti

Diagnosi dei problemi di iniezione elettronica di combustibile 112
Diagnosi dei problemi al sistema DTS....112
Sistema di protezione del motore....112
Tabelle di individuazione guasti....112
Il motorino di avviamento non aziona il motore o lo aziona lentamente....112
Il motore non si avvia o si avvia con difficoltà....112
Il motore funziona in modo irregolare, perde colpi o dà ritorni di fiamma....113
Prestazioni scarse....113
Temperatura del motore eccessiva....113
Temperatura del motore insufficiente....113
Pressione dell'olio motore bassa....113
La batteria non si carica....114
Il telecomando funziona con difficoltà, grippa, ha un gioco eccessivo o emette rumori anomali....114
La ruota del timone funziona a scatti o ruota con difficoltà....114

Sezione 8 - Assistenza clienti

Assistenza clienti....116
Servizio riparazioni locale....116
Assistenza fuori sede....116
Furto del gruppo motore....116
In caso di immersione....116
Sostituzione di pezzi di ricambio....116
Informazioni su pezzi di ricambio e accessori....116
Risoluzione di problemi....116
Contatti per l'Assistenza clienti Mercury Marine....117
Ordini di documentazione....117
Stati Uniti e Canada....117
Altri paesi....118

Sezione 9 - Liste di controllo

Ispezione preconsegna..... 120
Ispezione preconsegna..... 121

Sezione 1 - Garanzia

Indice

Registrazione della garanzia: Stati Uniti e Canada..... 2
Registrazione della garanzia: Altri Paesi..... 2
Trasferimento della garanzia..... 3
Programma di certificazione di qualità per installazioni Mercury..... 3
Piano di protezione per prodotti Mercury: Stati Uniti e Canada 4
Garanzia limitata Mercury MerCruiser (solo per prodotti a benzina) 4
Garanzia limitata contro la corrosione valida 3 anni..... 6
Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 7
- Garanzia per applicazioni per uso privato..... 7
- Garanzia per applicazioni commerciali..... 7
- Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici.....7

Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 8
- Garanzia per applicazioni per uso privato..... 8
- Garanzia per applicazioni commerciali..... 8
- Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici.....8

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 9
- Informazioni importanti..... 9
- Etichetta informativa sul controllo delle emissioni..... 9
  - Responsabilità del proprietario 10
- Garanzia limitata sulle emissioni per lo Stato della California.....11
  - Copertura della garanzia 11
  - Durata della copertura 11
  - Come ottenere la copertura della garanzia 11
  - Obblighi di Mercury 11
  - Esclusione di garanzia 12
  - Esclusioni di responsabilità e limitazioni 12
- Dichiarazione sulla garanzia relativa al controllo delle emissioni nello Stato della California..... 12
  - Diritti e obblighi derivanti dalla garanzia 12
  - Copertura di garanzia del produttore 12
  - Responsabilità del proprietario nell'ambito della garanzia 13
- Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti..... 13
- Componenti del sistema di controllo delle emissioni..... 13

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 14
- Informazioni importanti..... 14
- Etichetta informativa sul controllo delle emissioni..... 14
  - Responsabilità del proprietario 16
- Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti..... 16
- Componenti del sistema di controllo delle emissioni..... 16

Etichetta con stelle di certificazione delle emissioni..... 17
Cartellino..... 18

Registrazione della garanzia: Stati Uniti e Canada

Affinché la copertura prevista dalla garanzia entri in vigore immediatamente, il rivenditore è tenuto a compilare la scheda di registrazione per la garanzia e a spedirla alla fabbrica all'atto della vendita di ogni motore nuovo.

Sulla scheda di registrazione per la garanzia sono riportati il nome e l'indirizzo dell'acquirente originario, i numeri di modello e di serie del prodotto, la data di acquisto, il tipo di utilizzo e codice, nome e indirizzo del concessionario che ha effettuato la vendita. Il concessionario certifica inoltre che l'acquirente originario è anche l'utente del prodotto. Al momento dell'acquisto del motore, il cliente riceve una scheda di registrazione per la garanzia temporanea.

Dopo il ricevimento della scheda di registrazione per la garanzia, Mercury MerCruiser invierà al proprietario una guida alle risorse in cui sarà inclusa la conferma della registrazione della garanzia. Qualora non si riceva la guida per il proprietario entro 60 giorni dalla data di acquisto del prodotto, rivolgersi al concessionario che ha effettuato la vendita.

Il concessionario mira sempre alla soddisfazione del cliente. Rivolgersi al concessionario di fiducia per gli interventi di assistenza coperti da garanzia.

La garanzia del prodotto diventa effettiva soltanto alla ricezione della conferma della registrazione della garanzia del prodotto da parte della fabbrica.

NOTA: *gli elenchi delle registrazioni devono essere conservati dalla fabbrica e dai concessionari di motori marini negli Stati Uniti per l'eventualità che sia necessaria una notifica di richiamo di prodotti in base all'atto federale USA per la sicurezza delle imbarcazioni.*

È possibile cambiare il proprio indirizzo in qualsiasi momento, anche all'atto di una richiesta di garanzia: è sufficiente contattare telefonicamente Mercury MerCruiser o inviare una lettera o un fax al reparto di registrazione delle garanzie di Mercury MerCruiser con i seguenti dati: nome e cognome, vecchio indirizzo, nuovo indirizzo e numero di serie del motore. Le modifiche di indirizzo possono anche essere comunicate tramite il proprio concessionario.

I clienti o i concessionari negli Stati Uniti possono contattare:
Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax 920-929-5893

I clienti o i concessionari in Canada possono contattare:
Mercury Marine Canada Limited
2395 Meadowpine Blvd.
Mississauga,
Canada, L5N 7W6
Fax 1-800-663-8334

Registrazione della garanzia: Altri Paesi

Affinché la copertura prevista dalla garanzia entri in vigore immediatamente, il rivenditore è tenuto a compilare la scheda di registrazione per la garanzia e a spedirla al distributore responsabile della registrazione delle garanzie e del programma di richieste di zona.

La scheda di registrazione per la garanzia riporta il nome e l'indirizzo, i numeri di modello e di serie del prodotto, la data di acquisto, il tipo di utilizzo e il numero di codice, il nome e l'indirizzo del distributore e del concessionario che hanno effettuato la vendita. Il distributore o il concessionario certifica inoltre che l'acquirente originario è anche l'utente del prodotto. Una copia della scheda di registrazione per la garanzia, indicata come copia per l'acquirente, DEVE essere immediatamente consegnata al cliente al momento della compilazione della scheda. Tale scheda è il documento identificativo della registrazione in fabbrica e deve essere conservata. Qualora si renda necessario un intervento di assistenza in garanzia, il concessionario può richiedere la scheda di registrazione per la garanzia per verificare la data di acquisto e per compilare i moduli di richiesta di garanzia.

In alcuni paesi il distributore rilascia una scheda di registrazione per la garanzia permanente di plastica entro 30 giorni dalla ricezione della copia di fabbrica della scheda di registrazione per la garanzia da parte del distributore o del concessionario. Se si riceve la scheda di registrazione per la garanzia di plastica, la copia per l’acquirente ricevuta dal distributore o dal concessionario al momento dell’acquisto del prodotto può essere eliminata. Rivolgersi al distributore o al concessionario per verificare le modalità di applicazione del programma. Per ulteriori informazioni relative alla scheda di registrazione per la garanzia e al suo utilizzo per la procedura di richiesta di garanzia, fare riferimento alla garanzia internazionale. Consultare l'indice.

NOTA: *gli elenchi delle registrazioni devono essere conservati dalla fabbrica e dai concessionari di motori marini negli Stati Uniti per l'eventualità che sia necessaria una notifica di richiamo di prodotti in base all'atto federale USA per la sicurezza delle imbarcazioni.*

Trasferimento della garanzia

La garanzia limitata è trasferibile agli acquirenti successivi, esclusivamente per il periodo di validità rimanente della garanzia stessa. Questa clausola non è applicabile a prodotti usati per applicazioni commerciali.

Per il trasferimento della garanzia all'acquirente successivo, inviare al reparto registrazione garanzia di Mercury Marine tramite posta o fax una copia dell'atto di vendita o del contratto di acquisto, con il nome e l'indirizzo del nuovo acquirente e il numero di serie del motore. Negli Stati Uniti, inviare i documenti al seguente indirizzo:

Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax 920-929-5893

In Canada, inviare i documenti al seguente indirizzo:
Mercury Marine Canada Limited
2395 Meadowpine Blvd.
Mississauga,
Canada, L5N 7W6
Fax 1-800-663-8334

Una volta completato il trasferimento della garanzia, Mercury Marine invierà una verifica della registrazione a mezzo posta al nuovo proprietario.

Questo servizio è gratuito.

Per i prodotti acquistati al di fuori di Stati Uniti e Canada, contattare il distributore nel proprio paese o il distributore più vicino.

Programma di certificazione di qualità per installazioni Mercury

15502

I prodotti Mercury MerCruiser installati da un Mercury Installation Quality Certified Manufacturer, Produttore certificato ai sensi del sistema di qualità per le installazioni Mercury, sono prodotti dotati di certificazione di qualità e la relativa garanzia limitata può essere estesa di un (1) anno.

Il programma Installation Quality Certification è stato concepito come un riconoscimento per i produttori di imbarcazioni clienti di MerCruiser i quali hanno raggiunto standard di produzione più elevati. Si tratta del primo e unico programma completo del settore per la certificazione di installazioni eseguite da produttori.

Il programma ha tre obiettivi:

1. Miglioramento della qualità complessiva dei prodotti.
2. Miglioraramento della qualità dell'esperienza dei proprietari di imbarcazioni.
3. Aumento della soddisfazione complessiva dei clienti.

la procedura di certificazione è stata concepita tenendo conto di tutti gli aspetti della produzione e dell'installazione del motore. Il programma consiste di una serie di controlli successivi sulla progettazione, la produzione e l'installazione che i produttori devono superare. La certificazione si avvale di metodi estremamente avanzati per creare:

- Efficienza e procedure ottimali specifiche per l'installazione del motore.

- Specifiche per gruppi e componenti di livello internazionale.
- Procedure di installazione efficienti.
- Procedure di verifica finale standard per tutto il settore.

Ai produttori di imbarcazioni che superano il programma e soddisfano tutti i requisiti di certificazione viene riconosciuto il titolo di Installation Quality System Certified Manufacturer (Produttore certificato ai sensi del sistema di qualità per le installazioni) ed essi ricevono un (1) anno aggiuntivo di garanzia limitata Mercury di fabbrica su tutte le imbarcazioni dotate di motore MerCruiser e registrate in ogni paese del mondo a partire dalla data di certificazione del produttore.

La sezione del sito Web di Mercury dedicata alla promozione del programma di certificazione di qualità contiene una descrizione di tutti i vantaggi per i clienti finali. Un elenco aggiornato di tutte le marche di imbarcazioni dotate di motore MerCruiser che hanno conseguito la certificazione di qualità per le installazioni è disponibile alla pagina www.mercurymarine.com/mercruiser_warranty.

Piano di protezione per prodotti Mercury: Stati Uniti e Canada

IMPORTANTE: determinati prodotti ad alte prestazioni, installazioni trimotore e applicazioni commerciali sono esclusi dal Piano di protezione per prodotti Mercury.

Il Piano di protezione per prodotti Mercury fornisce copertura contro guasti meccanici ed elettrici imprevisti che possono verificarsi dopo la scadenza della garanzia limitata standard. Il Piano può essere acquistato fino a dodici mesi dopo la data della registrazione originale del motore ed è disponibile per periodi di tempo da uno a cinque anni.

Il Piano di protezione per prodotti Mercury opzionale è l'unico programma di garanzia estesa autorizzato dal produttore per questo motore.

Per informazioni complete sul programma rivolgersi a un concessionario Mercury MerCruiser che partecipa al programma.

Garanzia limitata Mercury MerCruiser (solo per prodotti a benzina)

Garanzia limitata Mercury MerCruiser (solo per prodotti a benzina)

Copertura della garanzia

Mercury Marine garantisce che i prodotti nuovi di sua fabbricazione rimarranno privi di difetti imputabili a materiale e manodopera per il periodo indicato di seguito.

Durata della copertura

Periodo di garanzia per uso diportistico
La presente garanzia limitata entra in vigore dalla data originale di vendita al dettaglio del prodotto per uso diportistico o dalla data del primo utilizzo del prodotto, a seconda dell'evento che si verifica per primo. Se il prodotto viene installato da un Installation Quality Certified Installer, installatore dotato di certificazione di qualità per le installazioni, la copertura della garanzia viene estesa di un (1) anno. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Il periodo di garanzia è specifico per il modello interessato; per il periodo base di copertura individuare il modello in uso di seguito:

Copertura per modelli entrobordo Horizon e modelli entrofuoribordo Vazer 100
La garanzia limitata per i modelli entrobordo Horizon e i modelli Vazer 100 ha una durata di quattro (4) anni se i prodotti vengono installati da un installatore Installation Quality Certified Installer o di tre (3) anni in caso di installazione non certificata.

Copertura per modelli entrofuoribordo SeaCore
La garanzia limitata per i modelli entrofuoribordo SeaCore ha una durata di quattro (4) anni se i prodotti vengono installati da un installatore Installation Quality Certified Installer o di tre (3) anni in caso di installazione non certificata.

Copertura per modelli entrobordo Tow Sports
La garanzia limitata per i modelli entrobordo Tow Sports 5.7 TKS ha una durata di due (2) anni se i prodotti vengono installati da un installatore Installation Quality Certified Installer o di un (1) anno in caso di installazione non certificata.
La garanzia limitata per tutti gli altri modelli entrobordo Tow Sports ha una durata di tre (3) anni se i prodotti vengono installati da un installatore Installation Quality Certified Installer o di due (2) anni in caso di installazione non certificata.

Copertura per tutti gli altri modelli
La garanzia limitata per tutti i modelli di motori entrofuoribordo ed entrobordo a benzina diversi da quelli descritti sopra è di due (2) anni se i prodotti vengono installati da un installatore Installation Quality Certified Installer o di un (1) anno in caso di installazione non certificata.

Periodo di garanzia per uso commerciale
La presente garanzia limitata entra in vigore dalla data originale di vendita al dettaglio del prodotto per uso commerciale o dalla data del primo utilizzo del prodotto, a seconda dell'evento che si verifica per primo. Se il prodotto viene usato a scopo commerciale, la presente garanzia fornisce copertura per un (1) anno a decorrere dalla data originale di vendita al dettaglio o per 500 ore di funzionamento, a seconda dell'intervallo di tempo che scade per primo. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa.

Trasferimento della copertura
Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, esclusivamente per uso diportistico, dopo avere registrato nuovamente il prodotto. Non è possibile trasferire la garanzia non scaduta da un acquirente a quello successivo se il prodotto è stato o sarà destinato a scopi commerciali.

Estinzione della copertura
La copertura prevista dalla garanzia viene estinta in caso di un prodotto usato ottenuto con uno dei seguenti metodi:

- Riacquisto da parte di un acquirente al dettaglio
- Acquisto all'asta
- Acquisto come materiale di recupero da un cantiere
- Acquisto da una compagnia assicurativa che a sua volta abbia ottenuto il prodotto in seguito a una denuncia di danni

Condizioni per l'efficacia della copertura della garanzia
La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un concessionario autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese nel quale è stata effettuata la vendita e solo dopo il completamento documentato del processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Informazioni imprecise fornite al momento della registrazione della garanzia riguardo all'uso diportistico, o il successivo passaggio dall'uso diportistico a quello commerciale senza la debita nuova registrazione del prodotto, possono rendere nulla, a discrezione esclusiva di Mercury Marine, la garanzia. Per ottenere la copertura prevista dalla garanzia, è necessario effettuare gli interventi di assistenza in conformità ai programmi di manutenzione indicati nel manuale d'uso, manutenzione e garanzia. Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova della corretta esecuzione delle procedure di manutenzione.

Obblighi di Mercury Marine
Conformemente alla presente garanzia, l'unico obbligo di Mercury Marine è limitato, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi e alla sostituzione di tali componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury Marine. Mercury Marine si riserva il diritto di migliorare o modificare periodicamente i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

Come ottenere la copertura della garanzia
Il cliente deve concedere a Mercury Marine un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione a un concessionario Mercury Marine autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente sia impossibilitato a consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury Marine, che provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e il tempo di trasporto saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury Marine, l'acquirente non deve inviare il prodotto o i componenti del prodotto direttamente a Mercury Marine. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

Esclusione di garanzia
Le voci elencate di seguito non sono coperte dalla presente garanzia limitata:

- Interventi di manutenzione ordinaria
- Regolazioni
- Normale usura
- Danni provocati da uso improprio
- Uso anomalo
- Uso di un'elica o di un rapporto di trasmissione che impedisce il funzionamento del motore al regime di giri consigliato (fare riferimento al manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia)
- Utilizzo del prodotto non conforme ai consigli contenuti nella sezione relativa al funzionamento e al ciclo di lavoro utile del manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia
- Negligenza
- Incidente
- Immersione
- Installazione non corretta (le tecniche e le specifiche per l'installazione corretta sono incluse nelle istruzioni per l'installazione del prodotto)
- Interventi di assistenza non corretti
- Uso di un accessorio o componente non prodotto o venduto da Mercury Marine che provoca danni al prodotto Mercury
- Rivestimenti e giranti della pompa a getto
- Uso di combustibili, oli o lubrificanti non compatibili con il prodotto (fare riferimento al manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia)
- Alterazione o eliminazione di componenti
- Infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'ingresso del combustibile, la presa d'aria o l'impianto di scarico o danni causati da insufficiente acqua di raffreddamento a seguito di un blocco dell'impianto di raffreddamento provocato da un corpo estraneo
- Funzionamento del motore fuori dall'acqua
- Motore montato in posizione troppo elevata sullo specchio di poppa
- Utilizzo dell'imbarcazione con il motore in assetto eccessivo

L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in una gara o altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, comporta l'annullamento della garanzia. Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione o alla sostituzione di paratie o di altro materiale qualora tali operazioni siano necessarie per poter accedere al prodotto in questione. Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione, tranne quelle contenute nella presente garanzia limitata. Pertanto, in caso di affermazioni, dichiarazioni o garanzie di tale tenore, esse non avranno alcun valore legale nei confronti di Mercury Marine.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. ALCUNI PAESI NON RICONOSCONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI DI CUI SOPRA E PERTANTO TALI MISURE POTREBBERO NON ESSERE APPLICABILI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, CHE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Garanzia limitata contro la corrosione valida 3 anni

GARANZIA LIMITATA CONTRO LA CORROSIONE VALIDA 3 ANNI

Copertura della garanzia

Mercury Marine garantisce che il funzionamento di tutti i nuovi motori fuoribordo Mercury, Mariner, Mercury Racing, Sport Jet, M^2 Jet Drive, Tracker di Mercury Marine e di tutti i nuovi motori entrobordo o entrofuoribordo MerCruiser ("Prodotto") non sarà compromesso in conseguenza diretta della corrosione per il periodo di tempo sotto indicato.

Durata della copertura

La copertura della presente garanzia limitata contro la corrosione è valida per un periodo di tre (3) anni a decorrere dalla data di vendita del prodotto al primo acquirente o dalla data di messa in servizio iniziale del prodotto, a seconda del periodo che decorre per primo. La riparazione e la sostituzione di componenti, o l'esecuzione di interventi di assistenza coperti dalla presente garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all’acquirente successivo, esclusivamente per uso non commerciale, dopo debita nuova registrazione del prodotto. La copertura della garanzia viene rescissa per un prodotto usato riacquistato da un cliente al dettaglio, acquistato all'asta o come materiale di recupero di un cantiere o se il prodotto viene acquistato da una compagnia assicurativa che l'abbia ottenuto in seguito a una denuncia di danni.

Condizioni per l'efficacia della copertura della garanzia

La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l’acquisto presso un concessionario autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese nel quale è stata effettuata la vendita e solo dopo il completamento documentato del processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine. La garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte di un concessionario autorizzato. Affinché la copertura prevista dalla garanzia sia valida, sull'imbarcazione devono essere in uso i dispositivi anticorrosione specificati nel manuale d'uso, manutenzione e garanzia e la manutenzione ordinaria indicata nel medesimo manuale (che comprende ma non si limita alla sostituzione degli anodi sacrificali, all'uso dei lubrificanti specificati e al ritocco di ammaccature e graffi). Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell’espletamento di tali interventi.

Obblighi di Mercury

Conformemente alla presente garanzia, l’unico obbligo di Mercury Marine è limitato, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti corrosi e alla sostituzione di tali componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare periodicamente i propri prodotti senza assumersi l’obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

Come ottenere la copertura della garanzia

Il cliente deve concedere a Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione a un concessionario Mercury autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l’acquirente sia impossibilitato a consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury, che provvederà all’ispezione e all’esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno in tal caso a carico dell’acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l’acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l’acquirente non deve inviare il prodotto o i componenti del prodotto direttamente a Mercury. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell’avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

Cosa non è coperto dalla garanzia

La presente garanzia limitata non copre la corrosione dell'impianto elettrico; la corrosione derivata da danni o che provoca esclusivamente un danno estetico, o derivata da uso improprio o da interventi di assistenza non corretti; la corrosione di accessori, strumentazione, impianti di sterzo; la corrosione dell'unità a getto installata in fabbrica; i danni causati da vegetazione marina; un prodotto venduto con una garanzia sul prodotto di durata inferiore a un anno; i pezzi di ricambio (componenti acquistati dal cliente); i prodotti usati per applicazioni commerciali. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto, o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente.

Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT

Garanzia per applicazioni per uso privato

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per consumatori finali contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI EC Entrobordo 6.2 MPI EC	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	2 anni	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	2 anni	3 anni	3 anni
	Australia, Nuova Zelanda	2 anni	2 anni	3 anni
	Giappone	1 anno	1 anno	1 anno
	Area del Pacifico meridionale	2 anni	2 anni	2 anni
	Altri paesi dell'Asia	1 anno	1 anno	1 anno
Horizon 5.7 EC Horizon 6.2 EC	Americhe (Brasile escluso)	3 anni	4 anni	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	2 anni	3 anni	3 anni
	Australia, Nuova Zelanda	2 anni	2 anni	3 anni
	Giappone	1 anno	1 anno	1 anno
	Area del Pacifico meridionale	2 anni	2 anni	2 anni
	Altri paesi dell'Asia	1 anno	1 anno	1 anno

Garanzia per applicazioni commerciali

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per applicazioni commerciali contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI EC Entrobordo 6.2 MPI EC Horizon 5.7 EC Horizon 6.2 EC	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	1 anno	1 anno
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore
	Australia, Nuova Zelanda			
	Giappone			
	Area del Pacifico meridionale			
	Altri paesi dell'Asia			

Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per enti pubblici contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI EC Entrobordo 6.2 MPI EC Horizon 5.7 EC Horizon 6.2 EC	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	1 anno	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore
	Australia, Nuova Zelanda			
	Giappone			
	Area del Pacifico meridionale			
	Altri paesi dell'Asia			

Tabelle della garanzia globale dell'applicazione - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

Garanzia per applicazioni per uso privato

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per consumatori finali contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI Entrobordo 6.2 MPI	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	2 anni	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	2 anni	3 anni	3 anni
	Australia, Nuova Zelanda	2 anni	2 anni	3 anni
	Giappone	1 anno	1 anno	1 anno
	Area del Pacifico meridionale	2 anni	2 anni	2 anni
	Altri paesi dell'Asia	1 anno	1 anno	1 anno
Horizon 5.7 Horizon 6.2	Americhe (Brasile escluso)	3 anni	4 anni	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	2 anni	3 anni	3 anni
	Australia, Nuova Zelanda	2 anni	2 anni	3 anni
	Giappone	1 anno	1 anno	1 anno
	Area del Pacifico meridionale	2 anni	2 anni	2 anni
	Altri paesi dell'Asia	1 anno	1 anno	1 anno

Garanzia per applicazioni commerciali

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per applicazioni commerciali contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI Entrobordo 6.2 MPI Horizon 5.7 Horizon 6.2	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	1 anno	1 anno
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore
	Australia, Nuova Zelanda			
	Giappone			
	Area del Pacifico meridionale			
	Altri paesi dell'Asia			

Garanzia per applicazioni in uso a enti pubblici

Modello motore	Regione	Garanzia limitata di fabbrica standard in base al tipo di certificazione del produttore dell'imbarcazione		Garanzia limitata per enti pubblici contro la corrosione
		Installatore non certificato	Installatore "Installation Quality Certified"	
Entrobordo 5.7 MPI Entrobordo 6.2 MPI Horizon 5.7 Horizon 6.2	Americhe (Brasile escluso)	1 anno	1 anno	3 anni
	Brasile	2 anni	2 anni	2 anni
	Europa, Medio Oriente, Africa	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore	1 anno o 500 ore
	Australia, Nuova Zelanda			
	Giappone			
	Area del Pacifico meridionale			
	Altri paesi dell'Asia			

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT

Informazioni importanti

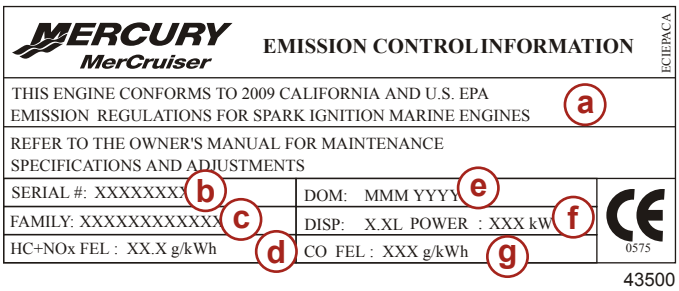
Per identificare la copertura della garanzia applicabile con controllo delle emissioni, fare riferimento all'etichetta **Informazioni sul controllo delle emissioni** applicata sul motore.

I motori esenti dalla normativa sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non sono coperti da una garanzia separata sui componenti dell'impianto di controllo delle emissioni. L'eventuale esenzione del motore dalle normative sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non influisce sulla garanzia sul prodotto del produttore Mercury MerCruiser.

Per un elenco di componenti tipici del motore associati al controllo delle emissioni fare riferimento a **Componenti dell'impianto di controllo delle emissioni** nella sezione relativa alla garanzia nel manuale dell'operatore.

Etichetta informativa sul controllo delle emissioni

Un'etichetta a prova di manomissione con informazioni sul controllo delle emissioni (ECI) è applicata in un punto visibile del motore al momento della fabbricazione da parte di Mercury MerCruiser. Si noti che la certificazione di basse emissioni non interferisce in alcun modo con l'installazione, il funzionamento o le prestazioni del motore. I costruttori di imbarcazioni e i concessionari sono tenuti a non rimuovere l'etichetta o la superficie sulla quale è applicata prima della vendita. Nel caso fosse necessario apportare delle modifiche, prima di procedere contattare Mercury MerCruiser per verificare la disponibilità di decalcomanie per la sostituzione. Oltre alla dichiarazione obbligatoria relativa alle emissioni, l'etichetta riporta il numero di serie del motore, la linea, lo standard delle emissioni applicabile, la data di produzione (mese, anno) e la cilindrata del motore.



- **a -** Standard applicabile
- **b -** Numero di serie del motore
- **c -** Nome della linea di motori
- **d -** Limite delle emissioni di idrocarburi più ossidi di azoto (NOx)
- **e -** Data di fabbricazione
- **f -** Cilindrata del motore, potenza del motore
- **g -** Limite delle emissioni di monossido di carbonio

IMPORTANTE: la marcatura CE nell'angolo inferiore destro dell'etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni del motore indica che è applicabile la Dichiarazione di conformità UE. Per ulteriori informazioni fare riferimento alla prima pagina del presente manuale.
IMPORTANTE: i motori esenti dalla normativa sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non sono coperti da una garanzia separata sui componenti del sistema di controllo delle emissioni. L'eventuale esenzione del motore dalle normative sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non influisce sulla garanzia sul prodotto del produttore Mercury MerCruiser.

Etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni (ECI)	Standard di conformità
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION NOT FOR SALE IN CALIFORNIA ECI/EPA THIS MARINE ENGINE COMPLIES WITH U.S. EPA EXHAUST REGULATIONS FOR 2009 REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh 0575 43518	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti per il 2009. Questo motore marino non è in vendita in California.

Etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni (ECI)	Standard di conformità
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECICARB THIS ENGINE CONFORMS TO 2009 CALIFORNIA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY:XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43519	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico CARB della California per il 2009.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECIEPACA THIS ENGINE CONFORMS TO 2009 CALIFORNIA AND U.S. EPA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43520	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico CARB della California ed EPA degli Stati Uniti per il 2009.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION NOT FOR SALE IN CALIFORNIA ECIEXEMP THIS ENGINE IS EXEMPT UNDER 40 CFR 1068.255 FROM EMISSION STANDARDS AND RELATED REQUIREMENTS REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43521	Indica un motore marino esentato in base alla norma 40 CFR 1068.255 della normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti per il 2010. Questo motore marino non è in vendita in California.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECICARBX THIS ENGINE CONFORMS TO 2010 CALIFORNIA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES. THIS ENGINE IS EXEMPT UNDER 40 CFR 1068.255 FROM EMISSION STANDARDS AND RELATED REQUIREMENTS. REFER TO THE OWNERS MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS. SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43522	Indica un motore marino conforme con le normative sulle emissioni della California per il 2010 ed esentato in base alla norma 40 CFR 1068.255 della normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECISERV THIS ENGINE DOES NOT COMPLY WITH U.S. EPA NONROAD EMISSION REQUIREMENTS. SELLING OR INSTALLING THIS ENGINE FOR ANY PURPOSE OTHER THAN TO REPLACE A NONROAD ENGINE BUILT BEFORE JANUARY 1, 2010 MAY BE A VIOLATION OF FEDERAL LAW SUBJECT TO CIVIL PENALTY. SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43499	Indica un motore marino di servizio che può sostituire un motore marino fabbricato prima del 1° gennaio 2010.

Responsabilità del proprietario

L'operatore è tenuto a far eseguire gli interventi di assistenza ordinaria del motore necessari per mantenere i livelli delle emissioni entro gli standard di certificazione previsti.

L'operatore non deve apportare alcuna modifica al motore che alteri la potenza o consenta livelli di emissioni superiori alle specifiche di fabbrica.

Garanzia limitata sulle emissioni per lo Stato della California

NOTA: Mercury Marine non definisce l'anno di produzione per la linea di prodotti Mercury MerCruiser. Ai fini di conformità con le normative della garanzia CARB, ed esclusivamente a tale scopo, l'anno di produzione corrisponde all'anno solare. Per esempio, il modello 2003 indica un prodotto fabbricato durante l'anno solare 2003.

L'ente Air Resources Board della California stabilisce normative sulle emissioni nell'aria per motori entrobordo ed entrofuoribordo. Tali norme si applicano a tutti i motori entrobordo ed entrofuoribordo prodotti a partire dall'anno 2003. In conformità a tali norme, Mercury Marine fornisce la presente garanzia limitata relativa ai sistemi di controllo delle emissioni (i cui componenti sono elencati di seguito) e garantisce inoltre che la progettazione, la fabbricazione e le dotazioni dei propri motori entrobordo o entrofuoribordo sono conformi a tutte le normative in vigore approvate dall'ente Air Resources Board della California facendo seguito a quanto previsto nei capitoli 1 e 2, parte 5, sezione 26 della normativa Health and Safety Code. Per informazioni sulla garanzia limitata per i componenti non associati alle emissioni dei motori entrobordo ed entrofuoribordo fare riferimento alla garanzia limitata del motore.

Copertura della garanzia

NOTA: la registrazione del motore per la copertura in garanzia viene effettuata dal concessionario. Il processo di registrazione della garanzia non è associato in alcun modo alla procedura di rilascio di patente, titolo di proprietà o immatricolazione da parte delle autorità marittime competenti. In caso di cambio di indirizzo o di trasferimento di proprietà, rivolgersi al concessionario per aggiornare le informazioni relative alla registrazione della garanzia (le modifiche possono essere apportate in qualsiasi momento). Per ulteriori informazioni fare riferimento alle informazioni sulla registrazione della garanzia o rivolgersi al concessionario.

Mercury Marine garantisce che i componenti dei sistemi di controllo delle emissioni (elencati di seguito) dei motori entrobordo ed entrofuoribordo nuovi, modello 2003 e successivi, con certificazione dello Stato della California e registrati a nome di un residente dello Stato della California, sono privi di difetti di materiali o di manodopera in grado di provocare un guasto a un componente in garanzia identico in tutti gli aspetti materiali allo stesso componente descritto da Mercury Marine nella richiesta di certificazione presentata all'ente Air Resources Board della California, per il periodo di tempo e alle condizioni indicati di seguito. I costi per la diagnostica di un guasto coperto dalla garanzia sono coperti dalla garanzia, a condizione che la richiesta di garanzia venga approvata. La garanzia copre inoltre la riparazione di eventuali danni ad altri componenti del motore causati dal guasto di un componente coperto dalla garanzia.

Durata della copertura

NOTA: Mercury Marine non definisce l'anno di produzione per la linea di prodotti Mercury MerCruiser. Ai fini di conformità con le normative della garanzia CARB, ed esclusivamente a tale scopo, l'anno di produzione corrisponde all'anno solare. Per esempio, il modello 2003 indica un prodotto fabbricato durante l'anno solare 2003.

La presente garanzia limitata copre i componenti dei sistemi di controllo delle emissioni. Determinati componenti associati al controllo delle emissioni dei motori entrobordo o entrofuoribordo nuovi sono garantiti per 3 anni o per 480 ore di funzionamento, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo, dalla data della vendita originale o della prima messa in servizio del prodotto, a seconda dell'evento che si verifica per primo. I normali interventi di assistenza su componenti associati alle emissioni, quali candele e filtri, e riportati nell'elenco dei componenti coperti da garanzia sono coperti dalla garanzia solo per la durata del primo intervallo di sostituzione necessario. Fare riferimento a **Componenti del sistema di controllo delle emissioni** e **Programma di manutenzione**. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza in conformità ai termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo. Fare riferimento a **Trasferimento della garanzia**.

Come ottenere la copertura della garanzia

Il cliente deve concedere a Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario autorizzato da Mercury a intervenire sul prodotto. Qualora non fosse possibile consegnare il prodotto al concessionario, informare Mercury Marine in modo che possa prendere misure alternative per l'ispezione e l'eventuale riparazione in garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury.

Obblighi di Mercury

In conformità alla presente garanzia, l'unico obbligo di Mercury Marine è limitato, a sue spese e a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi o alla sostituzione di tali componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

Esclusione di garanzia

La presente garanzia limitata non copre interventi di manutenzione ordinaria, nonché messe a punto, regolazioni, danni causati da normale usura, abuso, uso anomalo, utilizzo di un'elica o di un rapporto di trasmissione che non consente al motore di funzionare al regime massimo di giri raccomandato (fare riferimento a Specifiche), utilizzo del prodotto in modo non conforme alle procedure di utilizzo consigliate, negligenza, incidente, immersione, installazione errata (le specifiche e le tecniche per l'installazione corretta sono fornite nelle istruzioni di installazione del prodotto), interventi di assistenza non corretti, giranti e rivestimenti della pompa a getto, utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei a essere usati con il prodotto (fare riferimento a Specifiche), alterazione o rimozione di componenti.

Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

Interventi di manutenzione, sostituzione o riparazione di dispositivi e sistemi di controllo delle emissioni non coperti dalla garanzia possono essere eseguiti da qualsiasi officina o tecnico specializzati in riparazioni su motori marini. L'uso di ricambi non originali per interventi di manutenzione o riparazione non coperti dalla garanzia non compromette l'applicazione della garanzia su altri interventi coperti dalla garanzia. L'uso di accessori aggiuntivi, definiti nella sezione 1900 (b)(1) e (b)(10) del titolo 13 della normativa Code of Regulations della California, o di componenti modificati non esonerati dall'ente Air Resources Board della California può causare il rifiuto di una richiesta di garanzia, a discrezione di Mercury Marine. Eventuali guasti di componenti coperti da garanzia causati dall'uso di accessori o componenti modificati non esonerati dall'ente citato non saranno coperti dalla garanzia.

Esclusioni di responsabilità e limitazioni

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. ALCUNI PAESI NON RICONOSCONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI DI CUI SOPRA E PERTANTO TALI MISURE POTREBBERO NON ESSERE APPLICABILI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, CHE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Per qualsiasi domanda relativa ai diritti e alle responsabilità derivanti dalla garanzia, fare riferimento al servizio di assistenza clienti per ottenere le informazioni necessarie.

Dichiarazione sulla garanzia relativa al controllo delle emissioni nello Stato della California

Diritti e obblighi derivanti dalla garanzia

NOTA: *Mercury Marine non definisce l'anno di produzione per la linea di prodotti Mercury MerCruiser. Ai fini di conformità con le normative della garanzia CARB, ed esclusivamente a tale scopo, l'anno di produzione corrisponde all'anno solare. Per esempio, il modello 2003 indica un prodotto fabbricato durante l'anno solare 2003.*

Di seguito è riportata una spiegazione fornita dall'ente Air Resources Board della California relativa alla garanzia per il sistema di controllo delle emissioni dei motori entrobordo o entrofuoribordo modelli 2003 e successivi. In California la progettazione, la fabbricazione e le dotazioni dei motori entrobordo ed entrofuoribordo nuovi devono essere conformi ai rigorosi standard antismog dello Stato. Mercury Marine deve fornire la garanzia sul sistema di controllo delle emissioni del motore entrobordo o entrofuoribordo in uso per i periodi di tempo indicati di seguito, a condizione che il motore in questione non venga sottoposto a uso improprio, negligenza o manutenzione non corretta.

Il sistema di controllo delle emissioni può includere componenti quali l'impianto del carburatore o di iniezione del combustibile, l'impianto di accensione e il catalizzatore, nonché tubi flessibili, cinghie, connettori e altri componenti associati al sistema di controllo delle emissioni.

Se si verifica un problema che corrisponde ai requisiti della garanzia, le riparazioni sul motore entrobordo o entrofuoribordo, compresi diagnostica, ricambi e manodopera, saranno eseguite da Mercury Marine, senza alcun costo aggiuntivo per il proprietario del motore.

Copertura di garanzia del produttore

Determinati componenti associati al controllo delle emissioni dei motori (entrobordo o entrofuoribordo) modello 2009 e successivi sono garantiti per 3 anni o per 480 ore di funzionamento, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo. Tuttavia la copertura della garanzia basata sulle ore di funzionamento è ammessa solo per i motori dotati di contaore del tipo stabilito in s 2441(a)(13) o strumenti analoghi. Mercury Marine riparerà o sostituirà qualsiasi componente del motore associato al sistema di emissione che risulti difettoso durante il periodo di validità della garanzia.

Responsabilità del proprietario nell'ambito della garanzia

Il proprietario del motore entrobordo o entrofuoribordo è responsabile dell'effettiva esecuzione degli interventi di manutenzione elencati nel manuale dell'operatore. Mercury Marine consiglia di conservare tutte le ricevute delle spese di manutenzione relative al motore entrobordo o entrofuoribordo, ma la mancanza delle ricevute o l'impossibilità di dimostrare che tutti gli interventi di manutenzione previsti sono stati eseguiti non è sufficiente per negare l'intervento in garanzia.

La copertura prevista dalla garanzia può tuttavia essere rifiutata se il guasto al motore entrobordo o entrofuoribordo o a un componente è stato provocato da uso improprio, negligenza, manutenzione non corretta o modifiche non autorizzate.

Il proprietario è tenuto a consegnare il motore entrobordo o entrofuoribordo a un concessionario Mercury Marine autorizzato a eseguire l'intervento non appena si verifica un problema. Le riparazioni in garanzia devono essere eseguite entro tempi ragionevoli e non superiori a 30 giorni.

Per qualsiasi domanda relativa ai diritti e alle responsabilità derivanti dalla garanzia, fare riferimento al servizio di assistenza clienti per ottenere le informazioni necessarie.

Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti

Ai sensi del regolamento 40 CFR articolo 1045, comma B, Mercury Marine fornisce una garanzia sulle emissioni di tre anni o 480 ore di funzionamento, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo, agli acquirenti al dettaglio. Viene garantito che il motore è stato progettato, costruito ed equipaggiato in modo da essere conforme alle disposizioni applicabili della sezione 213 della normativa "Clean Air Act" al momento della vendita e che il motore è privo di difetti di materiali o manodopera in grado di comprometterne la conformità alle normative applicabili.

Componenti del sistema di controllo delle emissioni

La garanzia associata al sistema di emissione copre tutti i componenti il cui guasto causerebbe l'aumento di emissioni del motore derivante da uno qualsiasi dei componenti interessati dalla normativa, compresi i componenti elencati di seguito:

1. Impianto di dosaggio del combustibile
   a. Carburatore e componenti interni (o regolatore di pressione o impianto di iniezione del combustibile)
   b. Sistema di controllo e regolazione del rapporto aria/combustibile
   c. Sistema di arricchimento per l'avviamento a basse temperature
   d. Valvole di aspirazione
2. Impianto di aspirazione dell'aria
   a. Impianto di aspirazione controllata dell'aria calda
   b. Collettore di aspirazione
   c. Filtro dell'aria
   d. Impianti del turbocompressore
   e. Valvola del camino di scarico e relativo gruppo
3. Impianto di accensione
   a. Candele
   b. Impianto di accensione a magnete o elettronica
   c. Sistema di controllo della scintilla
   d. Bobina di accensione o modulo di controllo
   e. Fili dell'accensione
4. Impianto di lubrificazione
   a. Pompa dell'olio e componenti interni
   b. Iniettori dell'olio
   c. Dosatore dell'olio
5. Impianto della valvola di ventilazione del carter (PCV)
   a. Valvola PCV
   b. Tappo di riempimento dell'olio
6. Impianto di scarico
   a. Collettore di scarico
   b. Gomito di scarico
   c. Gomito di scarico intermedio
   d. Tubo di scarico inferiore
   e. Tubo di uscita a gomito
7. Impianto di catalizzazione o di reazione termica

a. Catalizzatore
b. Reattore termico
c. Collettore di scarico
d. Valvole di scarico

8. Componenti vari usati negli impianti elencati
   a. Tubi flessibili, morsetti, raccordi, tubi, guarnizioni e altri dispositivi di tenuta, bulloneria di fissaggio
   b. Pulegge, cinghie e tendicinghia
   c. Valvole e interruttori regolati da sensori di aspirazione, temperatura, controllo e tempo
   d. Comandi elettronici

NOTA: *la garanzia associata al sistema di emissione EPA non copre i componenti il cui guasto non causerebbe l'aumento di emissioni del motore in merito a uno qualsiasi degli agenti inquinanti contemplati dalla normativa.*

Informazioni sulla garanzia con controllo delle emissioni - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

Informazioni importanti

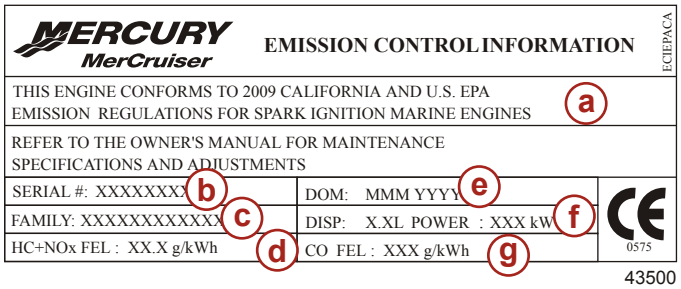
Per identificare la copertura della garanzia applicabile con controllo delle emissioni, fare riferimento all'etichetta **Informazioni sul controllo delle emissioni** applicata sul motore.

I motori esenti dalla normativa sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non sono coperti da una garanzia separata sui componenti dell'impianto di controllo delle emissioni. L'eventuale esenzione del motore dalle normative sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non influisce sulla garanzia sul prodotto del produttore Mercury MerCruiser.

Per un elenco di componenti tipici del motore associati al controllo delle emissioni fare riferimento a **Componenti dell'impianto di controllo delle emissioni** nella sezione relativa alla garanzia nel manuale dell'operatore.

Etichetta informativa sul controllo delle emissioni

Un'etichetta a prova di manomissione con informazioni sul controllo delle emissioni (ECI) è applicata in un punto visibile del motore al momento della fabbricazione da parte di Mercury MerCruiser. Si noti che la certificazione di basse emissioni non interferisce in alcun modo con l'installazione, il funzionamento o le prestazioni del motore. I costruttori di imbarcazioni e i concessionari sono tenuti a non rimuovere l'etichetta o la superficie sulla quale è applicata prima della vendita. Nel caso fosse necessario apportare delle modifiche, prima di procedere contattare Mercury MerCruiser per verificare la disponibilità di decalcomanie per la sostituzione. Oltre alla dichiarazione obbligatoria relativa alle emissioni, l'etichetta riporta il numero di serie del motore, la linea, lo standard delle emissioni applicabile, la data di produzione (mese, anno) e la cilindrata del motore.



- **a -** Standard applicabile
- **b -** Numero di serie del motore
- **c -** Nome della linea di motori
- **d -** Limite delle emissioni di idrocarburi più ossidi di azoto (NOx)
- **e -** Data di fabbricazione
- **f -** Cilindrata del motore, potenza del motore
- **g -** Limite delle emissioni di monossido di carbonio

IMPORTANTE: la marcatura CE nell'angolo inferiore destro dell'etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni del motore indica che è applicabile la Dichiarazione di conformità UE. Per ulteriori informazioni fare riferimento alla prima pagina del presente manuale.
IMPORTANTE: i motori esenti dalla normativa sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non sono coperti da una garanzia separata sui componenti del sistema di controllo delle emissioni. L'eventuale esenzione del motore dalle normative sul controllo delle emissioni dell'agenzia federale EPA o della California non influisce sulla garanzia sul prodotto del produttore Mercury MerCruiser.

Etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni (ECI)	Standard di conformità
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION NOT FOR SALE IN CALIFORNIA ECIEPA THIS MARINE ENGINE COMPLIES WITH U.S. EPA EXHAUST REGULATIONS FOR 2009 REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43518	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti per il 2009. Questo motore marino non è in vendita in California.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECICARB THIS ENGINE CONFORMS TO 2009 CALIFORNIA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY:XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43519	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico CARB della California per il 2009.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECIEPACA THIS ENGINE CONFORMS TO 2009 CALIFORNIA AND U.S. EPA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43520	Indica un motore marino conforme alla normativa sulle emissioni di scarico CARB della California ed EPA degli Stati Uniti per il 2009.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION NOT FOR SALE IN CALIFORNIA ECIEXEMP THIS ENGINE IS EXEMPT UNDER 40 CFR 1068.255 FROM EMISSION STANDARDS AND RELATED REQUIREMENTS REFER TO THE OWNER'S MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43521	Indica un motore marino esentato in base alla norma 40 CFR 1068.255 della normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti per il 2010. Questo motore marino non è in vendita in California.
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECICARBX THIS ENGINE CONFORMS TO 2010 CALIFORNIA EMISSION REGULATIONS FOR SPARK IGNITION MARINE ENGINES. THIS ENGINE IS EXEMPT UNDER 40 CFR 1068.255 FROM EMISSION STANDARDS AND RELATED REQUIREMENTS. REFER TO THE OWNERS MANUAL FOR MAINTENANCE SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS. SERIAL #: XXXXXXXX — DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX — DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh — CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43522	Indica un motore marino conforme con le normative sulle emissioni della California per il 2010 ed esentato in base alla norma 40 CFR 1068.255 della normativa sulle emissioni di scarico dell'agenzia EPA degli Stati Uniti.

Etichetta delle informazioni sul controllo delle emissioni (ECI)	Standard di conformità
MERCURY MerCruiser EMISSION CONTROL INFORMATION ECISERV THIS ENGINE DOES NOT COMPLY WITH U.S. EPA NONROAD EMISSION REQUIREMENTS. SELLING OR INSTALLING THIS ENGINE FOR ANY PURPOSE OTHER THAN TO REPLACE A NONROAD ENGINE BUILT BEFORE JANUARY 1, 2010 MAY BE A VIOLATION OF FEDERAL LAW SUBJECT TO CIVIL PENALTY. SERIAL #: XXXXXXXX / DOM: MMM YYYY FAMILY: XXXXXXXXXXXX / DISP: X.XL POWER : XXX kW HC+NOx FEL : XX.X g/kWh / CO FEL : XXX g/kWh CE 0575 43499	Indica un motore marino di servizio che può sostituire un motore marino fabbricato prima del 1° gennaio 2010.

Responsabilità del proprietario

L'operatore è tenuto a far eseguire gli interventi di assistenza ordinaria del motore necessari per mantenere i livelli delle emissioni entro gli standard di certificazione previsti.

L'operatore non deve apportare alcuna modifica al motore che alteri la potenza o consenta livelli di emissioni superiori alle specifiche di fabbrica.

Garanzia limitata sulle emissioni per la normativa EPA degli Stati Uniti

Ai sensi del regolamento 40 CFR articolo 1045, comma B, Mercury Marine fornisce una garanzia sulle emissioni di tre anni o 480 ore di funzionamento, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo, agli acquirenti al dettaglio. Viene garantito che il motore è stato progettato, costruito ed equipaggiato in modo da essere conforme alle disposizioni applicabili della sezione 213 della normativa "Clean Air Act" al momento della vendita e che il motore è privo di difetti di materiali o manodopera in grado di comprometterne la conformità alle normative applicabili.

Componenti del sistema di controllo delle emissioni

La garanzia associata al sistema di emissione copre tutti i componenti il cui guasto causerebbe l'aumento di emissioni del motore derivante da uno qualsiasi dei componenti interessati dalla normativa, compresi i componenti elencati di seguito:

1. Impianto di dosaggio del combustibile
   a. Carburatore e componenti interni (o regolatore di pressione o impianto di iniezione del combustibile)
   b. Sistema di controllo e regolazione del rapporto aria/combustibile
   c. Sistema di arricchimento per l'avviamento a basse temperature
   d. Valvole di aspirazione
2. Impianto di aspirazione dell'aria
   a. Impianto di aspirazione controllata dell'aria calda
   b. Collettore di aspirazione
   c. Filtro dell'aria
   d. Impianti del turbocompressore
   e. Valvola del camino di scarico e relativo gruppo
3. Impianto di accensione
   a. Candele
   b. Impianto di accensione a magnete o elettronica
   c. Sistema di controllo della scintilla
   d. Bobina di accensione o modulo di controllo
   e. Fili dell'accensione
4. Impianto di lubrificazione
   a. Pompa dell'olio e componenti interni
   b. Iniettori dell'olio
   c. Dosatore dell'olio
5. Impianto della valvola di ventilazione del carter (PCV)
   a. Valvola PCV
   b. Tappo di riempimento dell'olio
6. Impianto di scarico
   a. Collettore di scarico
   b. Gomito di scarico

   c. Gomito di scarico intermedio
   d. Tubo di scarico inferiore
   e. Tubo di uscita a gomito
7. Impianto di catalizzazione o di reazione termica
   a. Catalizzatore
   b. Reattore termico
   c. Collettore di scarico
   d. Valvole di scarico
8. Componenti vari usati negli impianti elencati
   a. Tubi flessibili, morsetti, raccordi, tubi, guarnizioni e altri dispositivi di tenuta, bulloneria di fissaggio
   b. Pulegge, cinghie e tendicinghia
   c. Valvole e interruttori regolati da sensori di aspirazione, temperatura, controllo e tempo
   d. Comandi elettronici

NOTA: *la garanzia associata al sistema di emissione EPA non copre i componenti il cui guasto non causerebbe l'aumento di emissioni del motore in merito a uno qualsiasi degli agenti inquinanti contemplati dalla normativa.*

Etichetta con stelle di certificazione delle emissioni

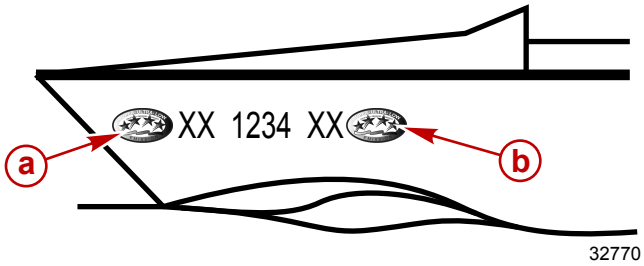
Sulla carena dell'imbarcazione è applicata una delle seguenti etichette. Il simbolo di motore marino ecocompatibile significa:

1. Acqua e aria più pulite – Per uno stile di vita e un ambiente più salutari.
2. Maggior risparmio di combustibile – Per consumare fino al 30-40% di benzina e olio in meno rispetto ai motori a due tempi con carburatore di tipo tradizionale, con notevole risparmio di denaro e risorse energetiche.
3. Garanzia estesa sulle emissioni – Per usare il prodotto senza preoccuparsi di eventuali problemi.

A partire dal 1° gennaio 2003 un'etichetta a 3 o 4 stelle verrà applicata su tutti i motori Mercury MerCruiser certificati in fabbrica.

Su tutti i motori Mercury MerCruiser (500 hp o meno) sarà applicata un'etichetta a 3 stelle (Emissioni ultraridotte) o a 4 stelle (Emissioni estremamente ridotte). L'etichetta a stelle identifica i motori conformi agli standard per le emissioni di scarico di motori entrofuoribordo ed entrobordo emanati dal 2007 in poi dall'ente Air Resources Board della California. I motori che rientrano in questa categoria producono il 65-90% di emissioni in meno rispetto ai motori a una stella con emissioni ridotte.

L'etichetta a stelle sarà applicata sul lato sinistro della carena come mostrato.



a - Posizione consigliata
b - Posizione alternativa

Una stella – Emissioni ridotte	
mc79569-1	L'etichetta a una stella identifica i motori per moto d'acqua, fuoribordo, entrofuoribordo ed entrobordo conformi agli standard per le emissioni di scarico di motori marini per moto d'acqua e fuoribordo emanati nel 2001 dall'ente Air Resources Board. I motori conformi a tali standard producono il 75% di emissioni in meno rispetto ai motori due tempi con carburatore di tipo tradizionale. Questi motori risultano conformi agli standard per motori marini approvati nel 2006 dall'agenzia EPA degli Stati Uniti.
Due stelle – Emissioni molto ridotte	
42145	L'etichetta a due stelle identifica i motori per moto d'acqua, fuoribordo, entrofuoribordo ed entrobordo conformi agli standard per le emissioni di scarico di motori marini per moto d'acqua e fuoribordo emanati nel 2004 dall'ente Air Resources Board. I motori che rientrano in questa categoria producono il 20% di emissioni in meno rispetto ai motori a una stella con emissioni ridotte.
Tre stelle – Emissioni ultraridotte	
42146	L'etichetta a tre stelle identifica i motori conformi agli standard per le emissioni di scarico di motori marini per moto d'acqua e fuoribordo del 2008 o gli standard per le emissioni di scarico di motori marini entrofuoribordo ed entrobordo emanati nel 2003 dall'ente Air Resources Board. I motori che rientrano in questa categoria producono il 65% di emissioni in meno rispetto ai motori a una stella con emissioni ridotte.
Quattro stelle – Emissioni estremamente ridotte	
42155	L'etichetta a quattro stelle identifica i motori conformi agli standard per le emissioni di scarico di motori marini entrofuoribordo ed entrobordo emanati nel 2009 dall'ente Air Resources Board; anche motori marini per moto d'acqua e fuoribordo possono essere conformi a tali standard. I motori che rientrano in questa categoria producono il 90% di emissioni in meno rispetto ai motori a una stella con emissioni ridotte.

Cartellino

Il concessionario deve contrassegnare su un cartellino la casella corrispondente all'etichetta a stelle applicata sull'imbarcazione ed esporre il cartellino in una posizione visibile sulle imbarcazioni in esposizione in California. Se il cartellino non è correttamente esposto, il concessionario rischia una citazione in giudizio e una multa da parte dell'ente Air Resources Board della California.

In California i concessionari devono esporre il cartellino in una posizione visibile sulle imbarcazioni prima di metterle in esposizione.

Lato anteriore del cartellino.

43291

Lato posteriore del cartellino.

Note:

Sezione 2 - Informazioni fondamentali sul gruppo motore

Indice

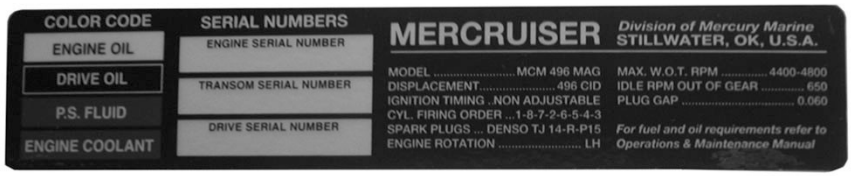
Identificazione..... 22
Decalcomania con numero di serie del motore..... 22
TrasmissionI..... 22
Trasmissioni Velvet Drive 22
Trasmissioni ZF Marine 23
Trasmissioni Walter V-Drive 23
Interruttore del cavo salvavita..... 23
Strumentazione..... 24
VesselView..... 24
Strumenti digitali..... 25
Strumenti analogici..... 26
Telecomandi (modelli non DTS)..... 26
Telecomandi..... 26
Caratteristiche del montaggio su pannello 26
Caratteristiche del montaggio su consolle 27
Caratteristiche di Zero Effort..... 28
Telecomandi (modelli DTS)..... 28
Telecomandi..... 28
Caratteristiche del montaggio su pannello..... 28
Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Monomotore..... 29
Caratteristiche del telecomando Slim Binnacle montato su consolle – Monomotore..... 30
Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Bimotore..... 30
Sincronizzazione per applicazioni bimotore..... 31
Tasferimento della postazione con timone doppio..... 31
Sincronizzazione dei timoni doppi prima del trasferimento di postazione 32
Caratteristiche di Zero Effort..... 32
Funzionamento e caratteristiche del comando a doppia console con pannello frecce CAN..... 33
Comando da console a doppia manopola con pannello frecce CAN: caratteristiche e funzionamento..... 33
Sincronizzazione dei motori..... 34
Trasferimento del timone..... 35
Sincronizzazione dei timoni prima del trasferimento del timone 35
Caratteristiche di Zero Effort..... 35
Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 36
Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 38
Sistemi di allarme acustico e visivo..... 40
Spia di manutenzione motore e kit OBD-M MIL..... 40
Test della spia luminosa di malfunzionamento OBD-M 40
Sistema di allarme acustico..... 40
Attenzione 41
Guasto grave 41
Prova del sistema di allarme acustico 41
Sistema di protezione del motore Guardian..... 41

Identificazione

I numeri di serie assegnati dal produttore consentono di identificare numerosi dettagli tecnici relativi al gruppo motore MerCruiser in uso. Nei contatti con MerCruiser per assistenza tecnica, specificare sempre i numeri di modello e di serie del motore.

Decalcomania con numero di serie del motore

La decalcomania con il numero di serie è ubicata sulla parte superiore del motore.



25902

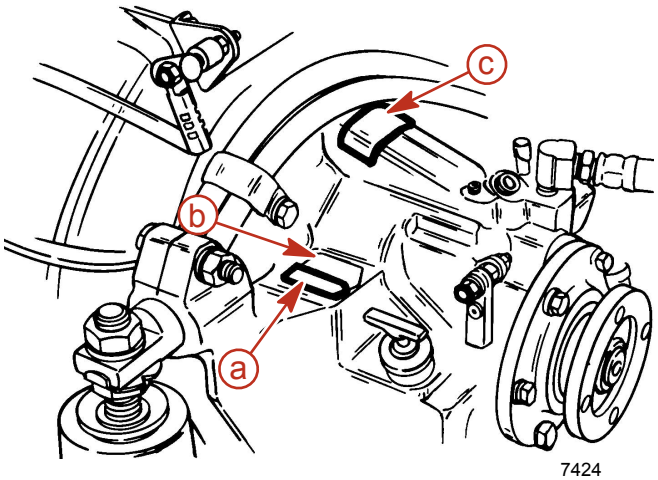
Decalcomania con numeri di serie e codici a colori per il servizio

Inoltre il numero di serie del motore è stampigliato sul blocco motore.

Trasmissionl

Trasmissioni Velvet Drive

Sulle trasmissioni Velvet Drive In-Line e V-Drive (71C, 72C, 72C V-Drive, con o senza trasmissione Walter) il rapporto di trasmissione (in marcia avanti) è indicato sulla piastrina di identificazione della trasmissione. La rotazione dell'albero di uscita della trasmissione e la rotazione dell'elica richieste (in marcia avanti) sono indicate sulla decalcomania presente sulla cassa della trasmissione; la rotazione della trasmissione è espressa dalla parte posteriore delle trasmissione.

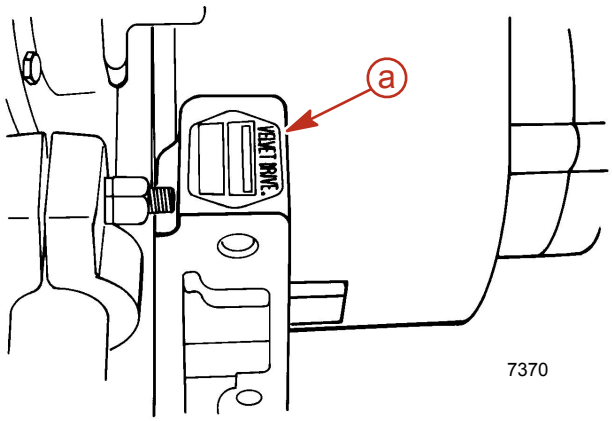


7424

La figura mostra una trasmissione In-Line (la posizione degli altri modelli è simile)

a - Piastrina di identificazione della trasmissione
b - Rapporto di trasmissione (in marcia avanti)
c - Decalcomania di rotazione della flangia di uscita (in marcia avanti)

Sulle trasmissioni Velvet Drive 5000A e 5000V la piastrina di identificazione della trasmissione indica rapporto di trasmissione, numero di serie e modello.



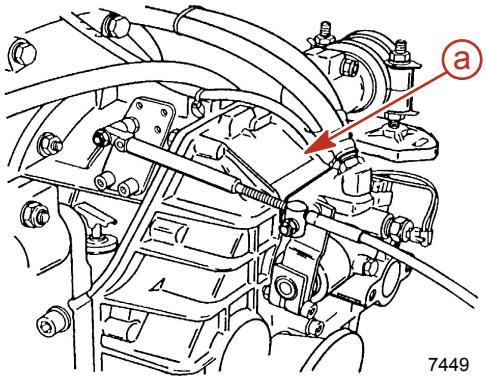
7370

Velvet Drive 5000A - la figura mostra una trasmissione con angolo di 8 gradi verso il basso (5000V - V-drive analoga)

a - Piastrina di identificazione della trasmissione

Trasmissioni ZF Marine

Sulle trasmissioni ZF Marine 8 Degree Down-Angle e V-Drive la piastrina di identificazione della trasmissione indica rapporto di trasmissione, numero di serie e modello.

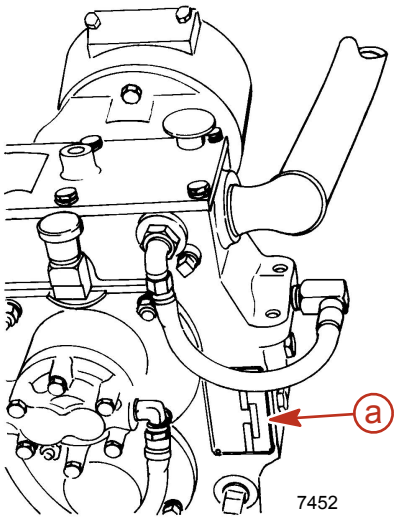


La figura mostra una trasmissione con angolo verso il basso ZF Marine (V-drive analoga)

a - Piastrina di identificazione della trasmissione

Trasmissioni Walter V-Drive

Sulle trasmissioni Walter V-Drive la piastrina di identificazione della trasmissione indica il rapporto di trasmissione, il numero di serie e il modello.

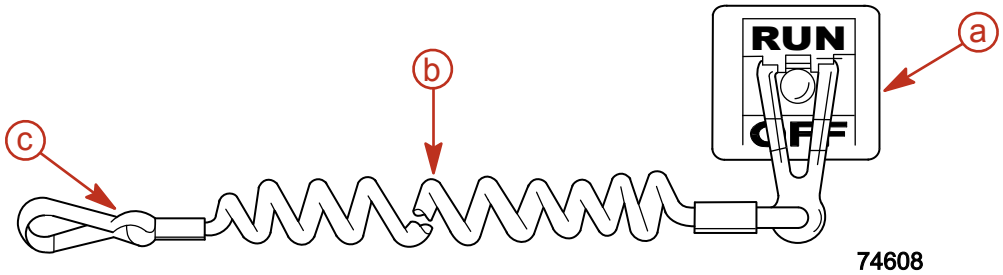


Walter RV-36 V-drive

a - Piastrina di identificazione della trasmissione

Interruttore del cavo salvavita

La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è di spegnere il motore quando l'operatore è all'esterno della postazione di governo (per esempio in caso di eiezione accidentale).



a - Interruttore di arresto
b - Cavo salvavita
c - Moschettone di aggancio all'operatore

Le eiezioni accidentali, per esempio una caduta fuori bordo, sono più probabili nei seguenti casi:

- imbarcazioni sportive con sponde basse

- imbarcazioni speciali da pesca
- imbarcazioni High-Performance

Un'eiezione accidentale può derivare anche dalle seguenti condizioni:

- utilizzo scorretto dell'imbarcazione
- stazionamento sul sedile o sulle frisate a velocità da planata
- stazionamento in piedi a velocità da planata
- andatura a velocità da planata in acque basse o in presenza di ostacoli
- rilascio del timone quando tira in una direzione
- consumo di alcool o sostanze stupefacenti
- esecuzione di manovre ad alta velocità

La lunghezza del cavo salvavita solitamente varia tra 122 e 152 cm (4-5 ft) quando è completamente esteso ed è dotato di un connettore per l'interruttore a un'estremità e di un moschettone per l'aggancio all'operatore sull'altra. Quando è inutilizzato, il cavo salvavita è avvolto a spirale in modo da ridurne la lunghezza ed evitare che si impigli su oggetti adiacenti. L'avvolgimento a spirale consente al cavo di allungarsi senza attivarsi se l'operatore si sposta senza allontanarsi troppo dalla sua postazione abituale. Per accorciarlo è sufficiente che l'operatore lo avvolga intorno al polso o alla gamba oppure che pratichi un nodo.

Se l'interruttore del cavo salvavita viene attivato, il motore si spegne immediatamente ma percorre una distanza aggiuntiva che dipende dalla velocità e dell'eventuale raggio di virata al momento dello spegnimento. L'imbarcazione non sarà comunque in grado di compiere un circolo completo. Mentre procede a motore spento, l'imbarcazione può causare infortuni gravi a chiunque si trovi lungo la sua rotta.

Si raccomanda pertanto di impartire istruzioni ad altri passeggeri in merito alle corrette procedure di avviamento e alle manovre dell'imbarcazione in modo che siano in grado di azionare il motore qualora insorgano situazioni di emergenza (per esempio in caso di eiezione accidentale dell'operatore).

⚠ AVVERTENZA

Se l'operatore cade fuoribordo, spegnere immediatamente il motore per ridurre il rischio di infortuni gravi o mortali causati da un contatto con l'imbarcazione. L'operatore deve essere sempre correttamente collegato all'interruttore di arresto tramite un cavo salvavita.

L'interruttore potrebbe venire attivato accidentalmente o involontariamente durante il normale funzionamento dell'imbarcazione. Ciò potrebbe causare una o più delle seguenti condizioni potenzialmente pericolose:

- I passeggeri potrebbero essere catapultati in avanti a causa dell'improvviso rallentamento; ciò sarebbe particolarmente pericoloso per coloro che si trovino nella zona di prua in quanto potrebbero finire fuori bordo e venire colpiti da componenti della propulsione o dell'impianto di sterzaggio.
- Perdita di potenza e di controllo della direzione in condizioni di mare mosso o di forti correnti o venti.
- Perdita di controllo durante le operazioni di attracco.

⚠ AVVERTENZA

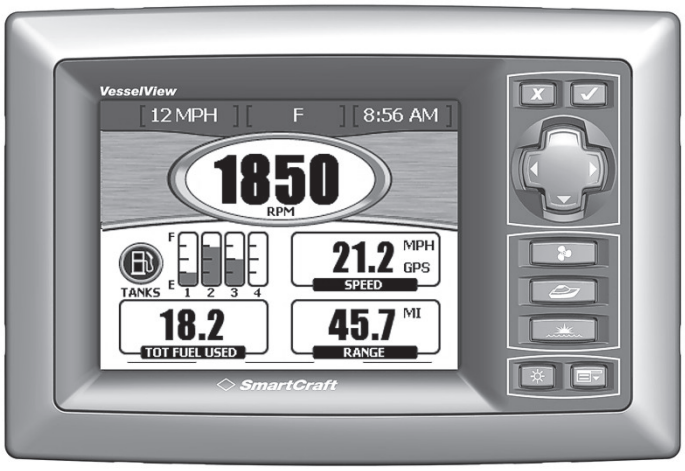
Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'improvvisa forza di decelerazione a seguito dell'attivazione accidentale o involontaria dell'interruttore di arresto. L'operatore dell'imbarcazione non deve mai lasciare la postazione prima di aver scollegato il cavo salvavita.

Strumentazione

VesselView

Il gruppo motore può essere dotato del seguente visualizzatore di sistema.

Il gruppo motore può essere collegato a un visualizzatore SmartCraft VesselView, un unico componente di facile utilizzo che offre informazioni in tempo reale su vari impianti dell'imbarcazione. Il display interattivo VesselView monitorizza e riporta continuamente informazioni relative a velocità e prestazioni, angolo d'assetto, profondità e temperatura dell'acqua e altri dati operativi. Quando VesselView rileva un problema a uno dei sistemi collegati, viene visualizzato un messaggio di allarme per segnalare il problema all'operatore dell'imbarcazione.



24797

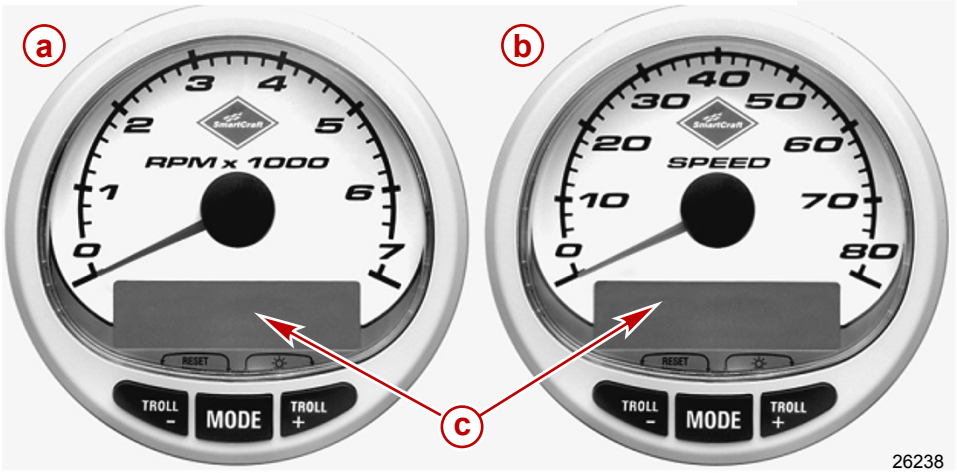
Applicazione VesselView tipica

Il display VesselView può anche essere collegato ad altri sistemi dell'imbarcazione, come il GPS, i generatori e i comandi dell'impianto di ventilazione e riscaldamento della cabina. L'integrazione completa con l'imbarcazione consente all'operatore di monitorare e controllare diversi sistemi dell'imbarcazione tramite un unico e pratico display.

Strumenti digitali

Per questo prodotto è disponibile in commercio un pacchetto di strumenti Mercury SmartCraft System. Il pacchetto di strumenti mette a disposizione varie funzioni, tra le quali la visualizzazione del regime del motore, della temperatura del refrigerante, della pressione dell'acqua (richiede un kit trasmettitore della pressione dell'olio SmartCraft), del voltaggio della batteria, del consumo di combustibile e del tempo di funzionamento del motore.

Gli strumenti digitali SmartCraft offrono anche un comando per pesca alla traina che consente all'imbarcazione di mantenere una velocità costante con un regime del motore tra 500 e 1200 giri/min.



26238

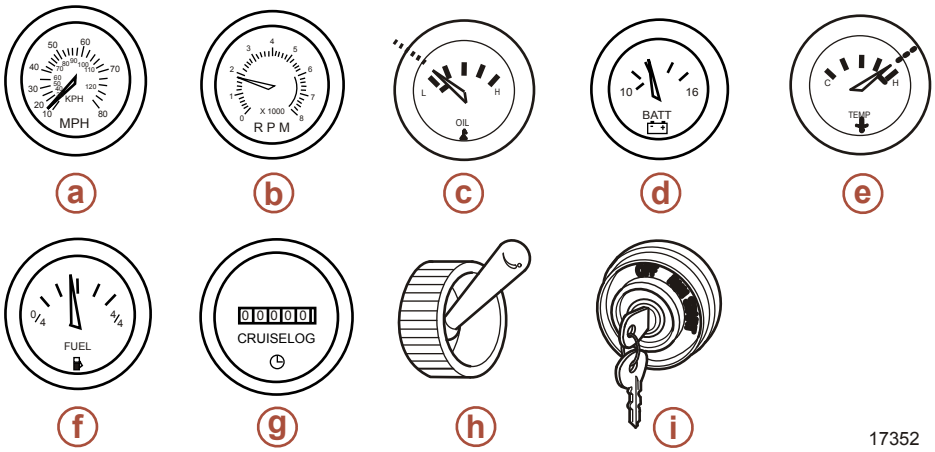
Strumenti SmartCraft
- a - Contagiri
- b - Tachimetro
- c - Visualizzatore LCD System View

Il pacchetto di strumenti SmartCraft esegue inoltre parte della diagnostica di protezione del motore e visualizza dati relativi a condizioni di allarme del motore gravi e potenziali problemi.

Per informazioni sulle funzioni di avvertenza monitorate e sul funzionamento di base del pacchetto di strumenti SmartCraft, consultare il manuale allegato agli strumenti.

Strumenti analogici

Di seguito viene fornita una breve descrizione della strumentazione tipica della maggior parte delle imbarcazioni. Il proprietario/operatore deve conoscere a fondo tutti gli strumenti dell'imbarcazione e le modalità di funzionamento. Poiché esiste una vasta gamma di strumenti e di produttori, si raccomanda di richiedere al concessionario spiegazioni specifiche sugli strumenti e sui valori normali per l'imbarcazione in uso.



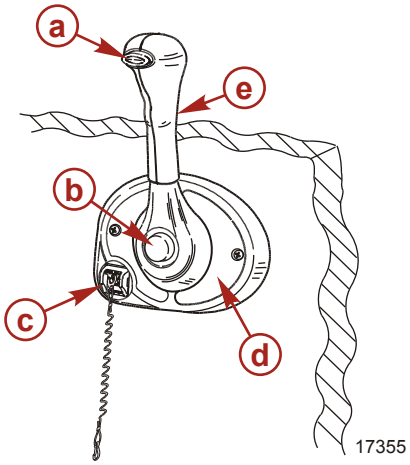
Riferimento	Indicatore	Funzione
a	Tachimetro	Indica la velocità dell'imbarcazione.
b	Contagiri	Indica il regime del motore.
c	Manometro per olio	Indica la pressione dell'olio del motore.
d	Voltmetro	Indica la tensione della batteria.
e	Indicatore di temperatura del refrigerante	Indica la temperatura di esercizio del motore.
f	Indicatore di livello del combustibile	Indica la quantità di combustibile nel serbatoio.
g	Contaore	Registra le ore di utilizzo del motore.
h	Interruttore dell'aspiratore di sentina	Aziona l'aspiratore di sentina.
i	Interruttore di accensione	Consente di accendere e spegnere il motore.

Telecomandi (modelli non DTS)

Telecomandi

È possibile che l'imbarcazione sia dotata di un telecomando Mercury Precision Parts o Quicksilver. Le caratteristiche qui descritte possono non essere pertinenti a tutti i comandi. Per una descrizione e/o dimostrazione del telecomando in dotazione, rivolgersi al concessionario.

Caratteristiche del montaggio su pannello



a - Pulsante di bloccaggio della folle
b - Pulsante di accelerazione in folle
c - Interruttore del cavo salvavita
d - Vite di regolazione della tensione della manopola di comando
e - Manopola di comando

Pulsante di bloccaggio della folle - Impedisce il cambio di marcia e l'innesto dell'acceleratore accidentali. Per spostare la manopola di comando dalla posizione di folle è necessario premere il pulsante di bloccaggio della folle.

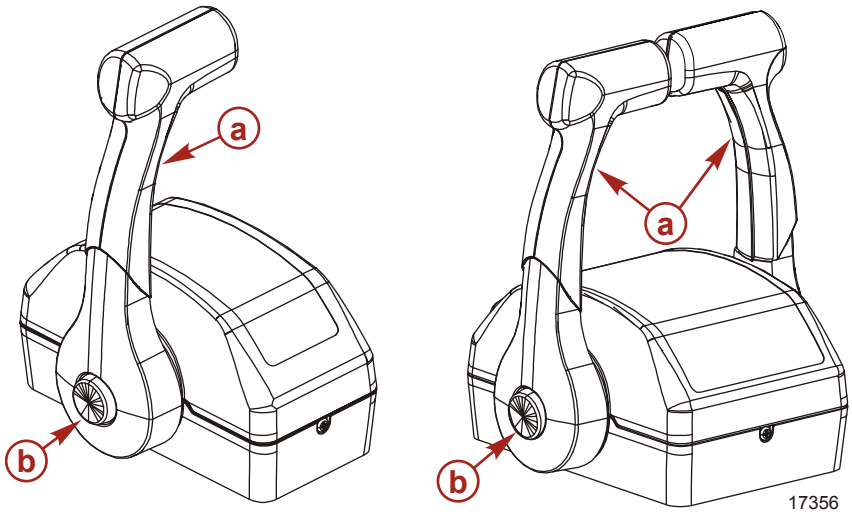
Pulsante di accelerazione in folle - Consente di fare avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Ciò è possibile disinnestando il meccanismo del cambio dalla manopola di comando. Il pulsante di accelerazione in folle può essere premuto solo quando la manopola del telecomando è in posizione di folle e deve essere utilizzato solo per facilitare l'avvio del motore.

Interruttore del cavo salvavita - Spegne il motore ogni volta che l'operatore (collegato al cavo salvavita) si sposta a una distanza dal posto di guida tale da attivare l'interruttore. Fare riferimento a **Interruttore del cavo salvavita** per informazioni sull'uso dell'interruttore.

Manopola di comando - Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato dal movimento della manopola di comando. Per innestare la marcia avanti, spingere la manopola di comando in avanti con un movimento rapido dalla posizione di folle fino al primo dente di arresto. Per aumentare la velocità continuare a spingere la manopola in avanti. Per innestare la retromarcia, portare indietro la manopola di comando con un movimento rapido fino al primo dente di arresto; per accelerare continuare a spingerla indietro.

Vite di regolazione della tensione della manopola di comando - (non visibile) La vite consente di regolare lo sforzo necessario per spostare la manopola del telecomando. Per le istruzioni complete per la regolazione consultare le istruzioni fornite con il telecomando.

Caratteristiche del montaggio su consolle



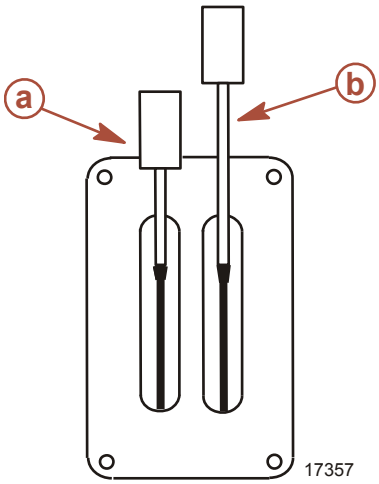
a - Manopola di comando
b - Pulsante di accelerazione in folle

Pulsante di accelerazione in folle - Consente di fare avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Ciò è possibile disinnestando il meccanismo del cambio dalla manopola di comando. Il pulsante di accelerazione in folle può essere premuto solo se la manopola del telecomando è in posizione di folle.

Manopole di comando - Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato dal movimento della manopola di comando. Per innestare la marcia avanti, spingere la manopola di comando in avanti con un movimento rapido dalla posizione di folle fino al primo dente di arresto e continuare a spingerla in avanti per aumentare la velocità. Per innestare la retromarcia, portare indietro la manopola di comando con un movimento rapido fino al primo dente di arresto; per accelerare continuare a spingerla indietro.

Vite di regolazione della tensione della manopola di comando - (non visibile) La vite consente di regolare lo sforzo necessario per spostare la manopola del telecomando. Per le istruzioni complete per la regolazione consultare le istruzioni fornite con il telecomando.

Caratteristiche di Zero Effort



a - Leva del cambio
b - Leva dell'acceleratore

Leva del cambio - Le funzioni del cambio sono controllate dal movimento della leva del cambio. Per innestare la retromarcia spostare la leva del cambio verso poppa. Per innestare la folle spostare la leva del cambio in posizione centrale. Per innestare la marcia avanti spostare la leva del cambio in avanti.

Leva dell'acceleratore - Le funzioni dell'acceleratore sono controllate dal movimento della leva dell'acceleratore. Per aumentare il regime del motore spostare la leva dell'acceleratore in avanti. Per ottenere il regime massimo portare la leva dell'acceleratore completamente in avanti. Per ridurre il regime del motore spostare la leva dell'acceleratore all'indietro. Per ottenere il regime minimo, tirare la leva dell'acceleratore completamente verso poppa.

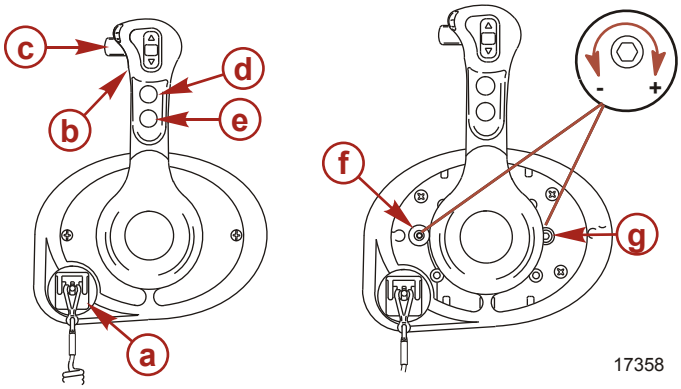
Telecomandi (modelli DTS)

Telecomandi

IMPORTANTE: l'imbarcazione deve essere dotata di telecomando elettronico Mercury Marine. Tale sistema di controllo fornisce protezione contro l'avviamento a marcia innestata e impedisce l'avvio del motore quando il comando è azionato in marcia avanti o in retromarcia. Fare riferimento alla guida ai pezzi Mercury Precision e agli accessori Quicksilver.

Il sistema di cambio e acceleratore digitali DTS (Digital Throttle and Shift) necessario per il funzionamento del presente gruppo motore offre funzioni di avvio e arresto, comandi di accelerazione, protezione contro l'avviamento a marcia innestata e funzioni di arresto d'emergenza tramite cavo salvavita. Il funzionamento del sistema DTS è basato su componenti specializzati del timone quali il kit modulo di controllo e il telecomando elettronico. Per una descrizione e/o dimostrazione del telecomando in dotazione, consultare il concessionario di fiducia.

Caratteristiche del montaggio su pannello



a - Interruttore del cavo salvavita
b - Manopola di comando
c - Blocco del cambio
d - Interruttore assetto/inclinazione
e - Pulsante di accelerazione in folle
f - Vite di regolazione della tensione del dente di arresto
g - Vite di regolazione dell'attrito della manopola di comando

Interruttore del cavo salvavita - Spegne il motore ogni volta che l'operatore (collegato al cavo salvavita) si sposta a una distanza dal posto di guida tale da attivare l'interruttore. Fare riferimento a **Interruttore del cavo salvavita** per informazioni sull'uso dell'interruttore.

Manopola di comando - Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato dal movimento della manopola di comando. Per innestare la marcia avanti, spingere la manopola di comando in avanti con un movimento rapido dalla posizione di folle fino al primo dente di arresto. Per aumentare la velocità continuare a spingere la manopola in avanti. Per innestare la retromarcia, portare indietro la manopola di comando con un movimento rapido fino al primo dente di arresto; per accelerare continuare a spingerla indietro.

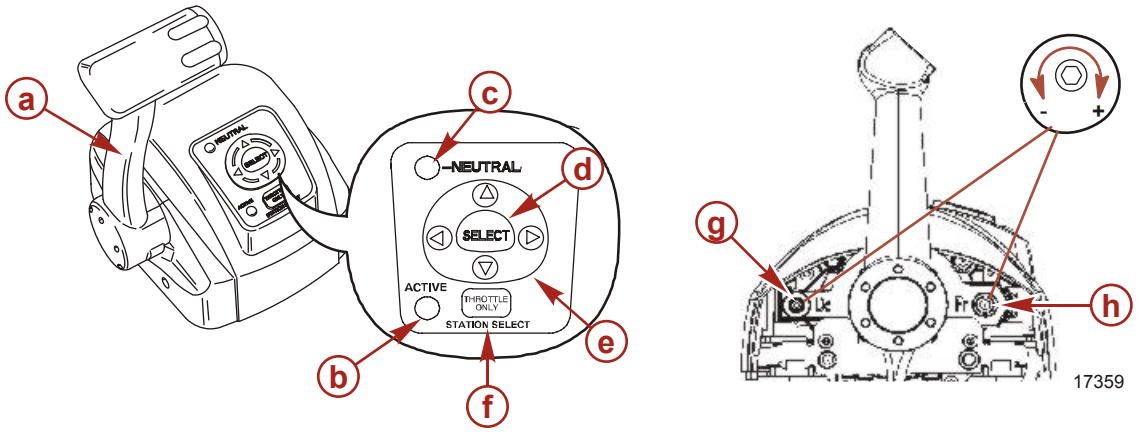
Bloccaggio del cambio - Premendo il bloccaggio del cambio è possibile cambiare marcia. Il bloccaggio del cambio deve sempre essere premuto quando si disinnesta la manopola di comando dalla posizione di folle.

Pulsante di accelerazione in folle - Consente di fare avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Il pulsante di accelerazione in folle può essere premuto solo quando il telecomando è in posizione di folle e deve essere utilizzato solo per agevolare l'avvio o il riscaldamento del motore.

Vite di regolazione della tensione del dente di arresto - La vite può essere regolata per aumentare o ridurre lo sforzo necessario per spostare la manopola di comando dalle posizioni di arresto (è necessario rimuovere il coperchio). Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione.

Vite di regolazione dell'attrito della manopola di comando - La vite può essere regolata per aumentare o ridurre la tensione sulla manopola di comando (è necessario rimuovere il coperchio). Ciò consente di prevenire movimenti accidentali della manopola in acque mosse. Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione e in senso antiorario per diminuirla.

Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Monomotore



a - Leva di comando
b - Spia di attivazione
c - Spia della folle
d - Tasto di selezione
e - Pannello frecce
f - Pulsante dell'acceleratore/selezione postazione
g - Regolazione della tensione del fermo
h - Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando

Leva di comando – Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato muovendo la leva. Per innestare la marcia avanti, spingere la leva di comando in avanti con un movimento rapido fino al primo fermo. Per aumentare la velocità continuare a spingerla in avanti. Per innestare la retromarcia, tirare indietro la leva di comando con un movimento rapido fino al primo fermo; per accelerare continuare a spingerla indietro.

Spia di attivazione – Si illumina per indicare che il telecomando è attivo e pronto per l'uso.

Spia della folle – Si illumina quando il motore è in folle.

Pulsante di selezione – Consente di selezionare le opzioni su schermo di System View e confermare l'immissione di dati.

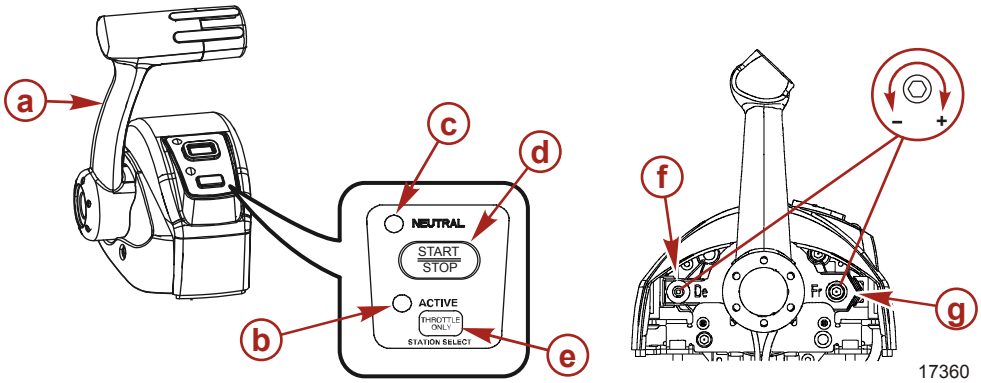
Pannello frecce – Consente di visualizzare i vari messaggi di funzione sul display di System View.

Pulsante dell'acceleratore/selezione postazione – Consente di far avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Il pulsante dell'acceleratore/selezione postazione permette all'operatore di selezionare quale telecomando controlla il funzionamento del motore in caso di timoni multipli. Fare riferimento alla sezione **Trasferimento della postazione con timone doppio**.

Vite di regolazione della tensione del fermo – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre lo sforzo necessario per spostare la leva di comando dalle posizioni dei fermi (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione.

Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre la tensione della leva di comando (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). In questo modo è possibile prevenire movimenti indesiderati della leva in acque mosse. Ruotare la vite in senso orario per aumentare la tensione e in senso antiorario per ridurla.

Caratteristiche del telecomando Slim Binnacle montato su consolle – Monomotore



a - Leva di comando
b - Spia di attivazione
c - Spia della folle
d - Pulsante di avvio/arresto
e - Pulsante dell'acceleratore/ selezione postazione
f - Regolazione della tensione del fermo
g - Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando

Leva di comando – Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato muovendo la leva. Per innestare la marcia avanti, spingere la leva di comando in avanti con un movimento rapido fino al primo fermo. Per aumentare la velocità continuare a spingerla in avanti. Per innestare la retromarcia, tirare indietro la leva di comando con un movimento rapido fino al primo fermo; per accelerare continuare a spingerla indietro.

Spia di attivazione – Si illumina per indicare che il telecomando è attivo e pronto per l'uso.

Spia della folle – Si illumina quando il motore è in folle.

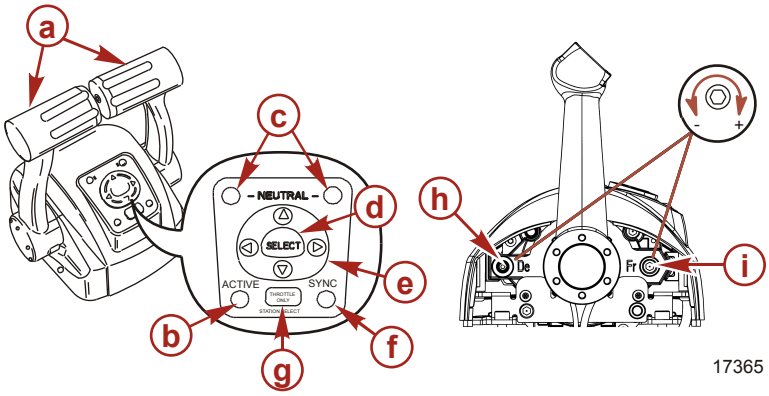
Pulsante di avvio/arresto – Permette all'operatore di avviare o spegnere il motore senza usare la chiavetta di avviamento.

Pulsante dell'acceleratore/selezione postazione – Consente di far avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Il pulsante dell'acceleratore/selezione postazione permette all'operatore di selezionare quale telecomando controlla il funzionamento del motore in caso di timoni multipli. Fare riferimento alla sezione **Trasferimento della postazione con timone doppio**.

Vite di regolazione della tensione del fermo – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre lo sforzo necessario per spostare la leva di comando dalle posizioni dei fermi (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione.

Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre la tensione della leva di comando (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). In questo modo è possibile prevenire movimenti indesiderati della leva in acque mosse. Ruotare la vite in senso orario per aumentare la tensione e in senso antiorario per ridurla.

Caratteristiche del telecomando montato su consolle – Bimotore



a - Leve di comando
b - Spia di attivazione
c - Spia della folle
d - Tasto di selezione
e - Pannello frecce
f - Spia di sincronizzazione
g - Pulsante dell'acceleratore/selezione postazione
h - Regolazione della tensione del fermo
i - Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando

Leva di comando – Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato muovendo la leva. Per innestare la marcia avanti, spingere la leva di comando in avanti con un movimento rapido fino al primo fermo. Per aumentare la velocità continuare a spingerla in avanti. Per innestare la retromarcia, tirare indietro la leva di comando con un movimento rapido fino al primo fermo; per accelerare continuare a spingerla indietro.

Spia di attivazione – Si illumina per indicare che il telecomando è attivo e pronto per l'uso.

Spia della folle – Si illumina quando il motore è in folle.

Pulsante di selezione – Consente di selezionare le opzioni su schermo di System View e confermare l'immissione di dati.

Pannello frecce – Consente di visualizzare i vari messaggi di funzione sul display di System View.

Spia di sincronizzazione – Si illumina quando il sistema DTS sincronizza il regime dei due motori.

Pulsante dell'acceleratore/selezione postazione – Consente di far avanzare l'acceleratore senza cambiare marcia. Il pulsante dell'acceleratore/selezione postazione permette all'operatore di selezionare quale telecomando controlla il funzionamento del motore in caso di timoni multipli. Fare riferimento alla sezione **Trasferimento della postazione con timone doppio**.

Vite di regolazione della tensione del fermo – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre lo sforzo necessario per spostare la leva di comando dalle posizioni dei fermi (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione.

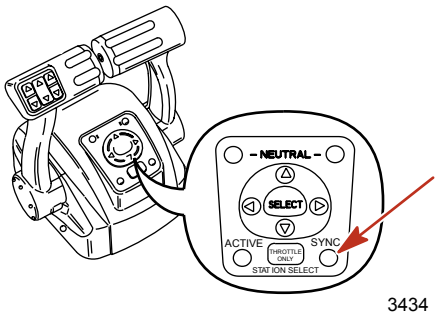
Vite di regolazione dell'attrito della leva di comando – Questa vite può essere regolata per aumentare o ridurre la tensione della leva di comando (per effettuare regolazioni, occorre rimuovere il coperchio). In questo modo è possibile prevenire movimenti indesiderati della leva in acque mosse. Ruotare la vite in senso orario per aumentare la tensione e in senso antiorario per ridurla.

Sincronizzazione per applicazioni bimotore

La funzione di sincronizzazione automatica, una volta attivata, regola automaticamente il regime del motore di babordo in modo che coincida con quello del motore di tribordo.

La sincronizzazione dei motori si innesta automaticamente quando il regime di entrambi i motori è superiore a 900 giri/min. per due secondi e le leve del telecomando sono a non più di 5° l'una dall'altra.

La funzione di sincronizzazione automatica rimane attiva fino a un’apertura massima dell'acceleratore del 95%. La spia di sincronizzazione si accende quando i motori sono sincronizzati.



3434

Per disinnestarla, spostare una o entrambe le leve di comando finché non sono a più di 5° l'una dall'altra e ridurre il regime del motore a meno di 900 giri/min o aumentarlo oltre il 95%.

Tasferimento della postazione con timone doppio

Il pulsante solo acceleratore/selezione postazione permette all'operatore di selezionare quale telecomando controlla il funzionamento del motore.

Si accende la spia di attivazione nella postazione di comando che controlla il motore.

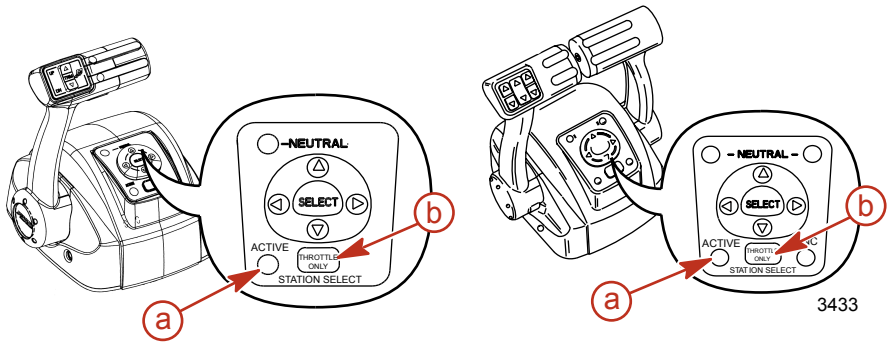
⚠ AVVERTENZA
La perdita di controllo dell’imbarcazione può causare infortuni gravi o mortali. L'operatore non deve mai allontanarsi dalla postazione attiva quando la marcia è innestata. Il trasferimento del timone deve essere effettuato solo se vi sono operatori in entrambe le postazioni. Il trasferimento del timone con un solo operatore deve essere effettuato solo se il motore è in folle.

NOTA: *durante il trasferimento di postazione, è consigliabile la posizione di folle. Se le condizioni non permettono di portare il telecomando in folle, è possibile effettuare il trasferimento di postazione a marcia innestata.*

NOTA: *premere e rilasciare il pulsante di selezione della postazione su una nuova postazione per trasferire il comando del motore alla nuova postazione. Il comando inizia automaticamente a regolare il regime del motore e la posizione della marcia per adeguarli all'impostazione della manopola di comando della nuova postazione. Regolare le impugnature di comando alla posizione dell'acceleratore e alla marcia desiderate.*

1. Portare la leva del telecomando attivo nella posizione di folle.
2. Passare alla postazione del timone inattiva e portare la leva del telecomando nella posizione di folle.

3. Premere una volta il pulsante solo acceleratore/selezione postazione. Si accende la spia di ATTIVAZIONE nella postazione di comando che controlla il motore.



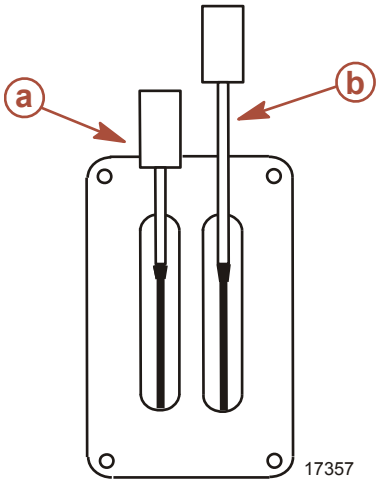
a - Spia di attivazione
b - Pulsante solo acceleratore/selezione postazione

4. La spia di attivazione nella postazione di comando originale si spegne.

Sincronizzazione dei timoni doppi prima del trasferimento di postazione

Premendo e tenendo premuto il pulsante di selezione della postazione, si hanno 10 secondi a disposizione per cambiare le impostazioni dell'impugnatura di comando della nuova postazione, in modo che coincidano con quelle della vecchia postazione (che verrà disattivata). Se le impugnature non hanno le stesse impostazioni, lampeggia la spia di folle. La spia lampeggia più velocemente quando le impugnature sono quasi alle stesse impostazioni. Quando la spia rimane accesa senza lampeggiare, le impugnature hanno le stesse impostazioni e si può rilasciare il pulsante. Il processo di trasferimento è terminato e la nuova postazione ha il comando. Se si tiene premuto il pulsante per più di 10 secondi, il trasferimento di postazione viene annullato.

Caratteristiche di Zero Effort



a - Leva del cambio
b - Leva dell’acceleratore

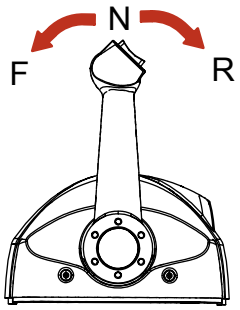
Leva del cambio - Le funzioni del cambio sono controllate dal movimento della leva del cambio. Per innestare la retromarcia spostare la leva del cambio verso poppa. Per innestare la folle spostare la leva del cambio in posizione centrale. Per innestare la marcia avanti spostare la leva del cambio in avanti.

Leva dell'acceleratore - Le funzioni dell'acceleratore sono controllate dal movimento della leva dell'acceleratore. Per aumentare il regime del motore spostare la leva dell'acceleratore in avanti. Per ottenere il regime massimo portare la leva dell'acceleratore completamente in avanti. Per ridurre il regime del motore spostare la leva dell'acceleratore all'indietro. Per ottenere il regime minimo, tirare la leva dell’acceleratore completamente verso poppa.

Funzionamento e caratteristiche del comando a doppia console con pannello frecce CAN

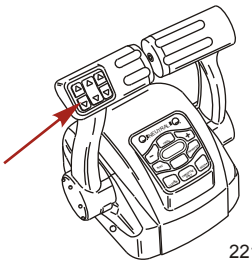
Comando da console a doppia manopola con pannello frecce CAN: caratteristiche e funzionamento

1. Il funzionamento del cambio e dell'acceleratore è controllato dal movimento della manopola di comando. Per innestare la marcia avanti, spingere la manopola di comando in avanti dalla posizione di folle al primo dente di arresto. Continuare quindi a spingere in avanti la manopola per aumentare la velocità. Per innestare la retromarcia, tirare indietro la manopola di comando dalla posizione di folle al primo dente di arresto della retromarcia. Continuare a tirare indietro la manopola per aumentare la velocità.



3417

2. Interruttore dell'assetto (se in dotazione) – Premere l'interruttore dell'assetto per regolare l'assetto del motore in basso e in alto.

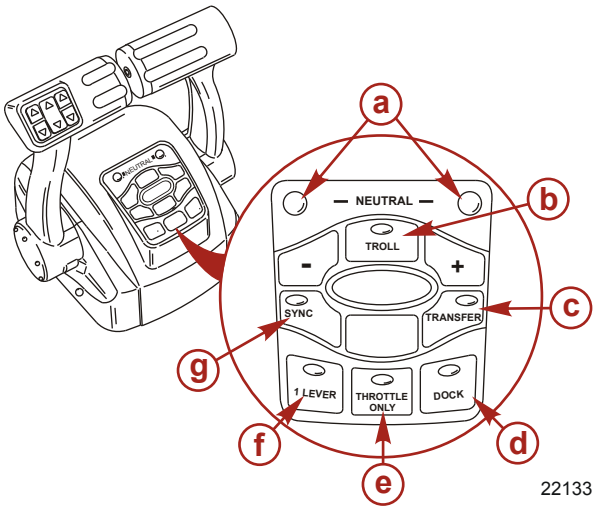

22132

3. Spie della folle – Si accendono quando il motore è in folle. Le spie lampeggiano quando il motore è in modalità di accelerazione in folle.

   NOTA: la posizione del cambio è determinata dalla posizione dell'attuatore del cambio sul motore, non dalla posizione della manopola di comando.

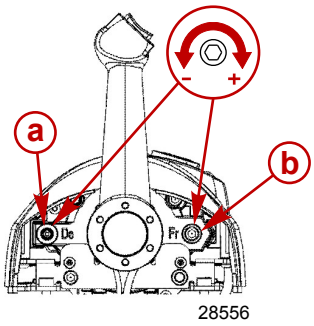
4. Pulsante per pesca alla traina – Premere il pulsante "TROLL" (Pesca alla traina) per attivare il comando per pesca alla traina. La funzionalità di pesca alla traina consente di regolare il regime del motore per manovre o navigazione a bassa velocità. Per attivare la funzionalità, spostare le manopole di comando in posizione di arresto della marcia avanti e premere il pulsante. Usare i pulsanti - o + per diminuire o aumentare il regime, fino a un massimo di 1000 giri/min Se il comando per pesca alla traina è impostato alla velocità desiderata e viene quindi disattivato, il sistema memorizza la velocità impostata e la reimposta automaticamente non appena viene riattivata la funzione. Per disattivare il comando per pesca alla traina, premere il pulsante "TROLL", modificare la velocità spostando l'acceleratore o portare il motore in folle.
5. Pulsante di trasferimento – Premere il pulsante "TRANSFER" (Trasferimento) per attivare il trasferimento del controllo del motore da un altro timone. Fare riferimento a **Trasferimento del timone**.
6. Pulsante di attracco – Premere il pulsante "DOCK" (Attracco) per avviare la modalità di attracco. La modalità di attracco limita la capacità dell'acceleratore a circa il 50% del funzionamento normale. Per disattivare la modalità di attracco, portare il motore in folle e premere il pulsante "DOCK".
7. Pulsante accelerazione in folle – Permette di aumentare il regime del motore per farlo riscaldare senza innestare la marcia. Per innestare la funzione di accelerazione in folle, portare la manopola di comando in posizione di folle. Premere il pulsante di accelerazione in folle e spostare la manopola di comando fino alla posizione di arresto della marcia avanti. L'avvisatore acustico emette un segnale e la spia della folle comincia a lampeggiare. Quando l'accelerazione in folle è attiva, l'avvisatore acustico emette due segnali. Per aumentare il regime del motore fare avanzare l'acceleratore. Per disinnestare, riportare la manopola di comando in posizione di folle e premere il pulsante di accelerazione in folle. Il regime del motore viene limitato per prevenire danni al motore.
8. Pulsante leva 1 – Premere il pulsante "1 LEVER" (Leva 1) per avviare la modalità a leva singola. Questa modalità consente di controllare le funzioni di acceleratore e cambio di entrambi i motori tramite la manopola di comando di babordo. Per disattivare la modalità a leva singola, portare il motore in folle e premere il pulsante "1 LEVER".

9. Pulsante di sincronizzazione – Premere il pulsante "SYNC" (Sincronizzazione) per disattivare o attivare la funzione di sincronizzazione automatica. Fare riferimento a **Sincronizzazione dei motori**.



a - Spie luminose della folle
b - Pulsante per pesca alla traina
c - Pulsante di trasferimento
d - Pulsante di attracco
e - Accelerazione in folle
f - Pulsante leva singola
g - Pulsante di sincronizzazione

10. Vite di regolazione della tensione della manopola di comando – La vite può essere regolata per aumentare o ridurre la tensione sulla manopola di comando (è necessario rimuovere il coperchio), per prevenire movimenti accidentali della manopola in acque mosse. Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione e in senso antiorario per diminuirla. Regolare la tensione al livello desiderato.
11. Vite di regolazione della tensione del fermo – La vite può essere regolata per aumentare o ridurre la resistenza della manopola di comando agli spostamenti dalla posizione di fermo (è necessario rimuovere il coperchio). Girare la vite in senso orario per aumentare la tensione. Regolare la tensione al livello desiderato.



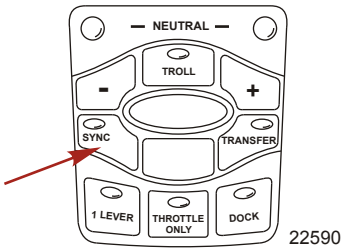
a - Vite di regolazione della tensione del fermo
b - Vite di regolazione della tensione della manopola di comando

Sincronizzazione dei motori

La funzione di sincronizzazione automatica, una volta attivata, regola automaticamente il regime di tutti i motori in modo che coincida con quello del motore di tribordo.

Premere il pulsante "SYNC" sul pannello frecce CAN per attivare o disattivare la funzione di sincronizzazione automatica. Se la spia di sincronizzazione è gialla significa che il pulsante "SYNC" è stato premuto ma non vi sono le condizioni per l'innesto della funzione di sincronizzazione automatica. Se la spia di sincronizzazione è rossa, significa che la funzione di sincronizzazione automatica è attiva. I motori rimangono sincronizzati a condizione che il regime motore superi i 900 giri/min. per due secondi, le leve del telecomando si trovino a una distanza non superiore al 10 % l'una dal'altra, e l'apertura dell'acceleratore dei motori sia inferiore al 95%.

Per disinnestare la funzione di sincronizzazione automatica, premere il pulsante "SYNC".



Trasferimento del timone

⚠ AVVERTENZA

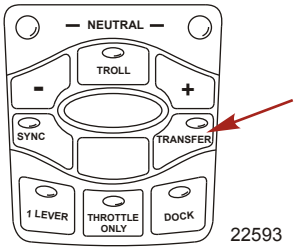
La perdita di controllo dell'imbarcazione può causare infortuni gravi o mortali. Non allontanarsi mai dalla postazione attiva mentre la marcia è innestata. Il trasferimento del timone deve essere eseguito esclusivamente quando è presente un operatore in entrambe le postazioni. Il trasferimento del timone con un unico operatore dovrebbe avvenire solo quando il motore è in folle.

NOTA: *i trasferimenti di postazione dovrebbero avvenire a regime minimo. Se le condizioni non consentono di portare il telecomando in folle, è possibile effettuare il trasferimento di postazione con la marcia innestata.*

La funzione di trasferimento del timone consente di selezionare il timone che controlla le operazioni del motore. Premendo due volte il pulsante "TRANSFER" (Trasferimento), il comando del motore viene trasferito a un nuovo timone. Una volta avviato il trasferimento del timone, il comando inizia automaticamente a regolare il regime del motore e la posizione di marcia per adeguarli all'impostazione della manopola di comando presso il nuovo timone. Regolare le manopole di comando nella posizione di acceleratore e marcia desiderata.

Dopo avere premuto il pulsante "TRANSFER", la spia di trasferimento si accende e viene emesso un segnale acustico. Per completare il trasferimento del timone, premere di nuovo il pulsante "TRANSFER". Una volta completato il trasferimento del timone, viene emesso un altro segnale acustico e la spia di trasferimento si spegne.

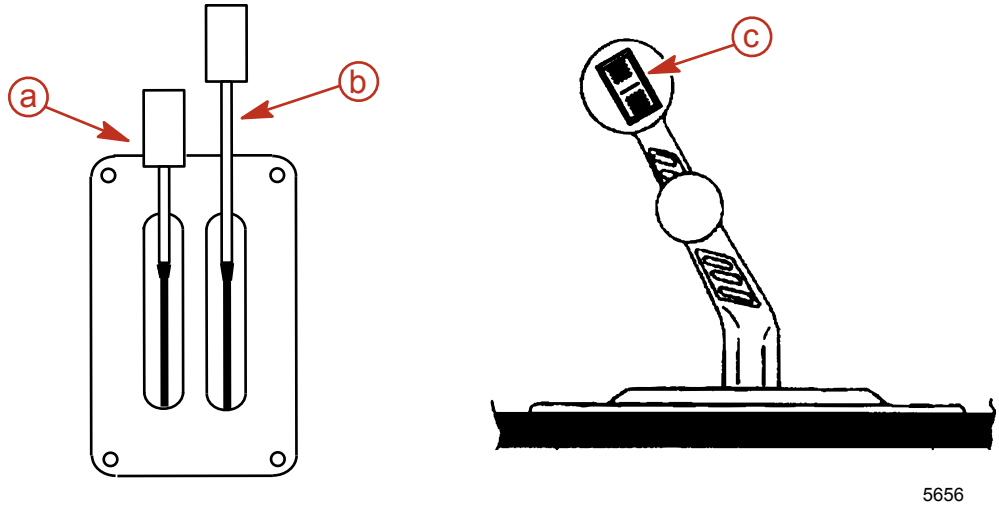
NOTA: *l'intervallo utile per il completamento del trasferimento del timone è di 10 secondi. Se il trasferimento del timone non viene completato, l'azione viene annullata e viene emesso un doppio segnale acustico. Premere di nuovo il pulsante "TRANSFER" per avviare nuovamente il trasferimento del timone.*



Sincronizzazione dei timoni prima del trasferimento del timone

Premendo il pulsante "TRANSFER", l'operatore ha 10 secondi di tempo per cambiare le impostazioni della manopola di comando del nuovo timone, in modo che coincidano con quelle della manopola del vecchio timone (che verrà disattivato). Se le manopole non hanno le stesse impostazioni, la spia della folle lampeggia. La spia lampeggia più velocemente quando le manopole hanno quasi le stesse impostazioni. Quando la spia rimane accesa, le manopole sono impostate correttamente e il pulsante può essere premuto di nuovo per completare il trasferimento. Il questo modo il processo di trasferimento viene completato e il comando viene trasferito alla nuova postazione. Se il trasferimento del timone non viene completato entro 10 secondi, l'azione viene annullata.

Caratteristiche di Zero Effort



a - Leva del cambio
b - Leva dell'acceleratore
c - Interruttore assetto/inclinazione

Leva del cambio – Consente di controllare le funzioni di cambio della marcia. Ingranare la retromarcia spostando la leva del cambio a poppa. Portare il cambio in folle spostando la leva del cambio in posizione centrale. Ingranare la marcia avanti spostando la leva del cambio in avanti.

Leva dell'acceleratore – Consente di controllare le funzioni di accelerazione. Per aumentare il regime del motore, spostare la leva dell'acceleratore in avanti. Per ottenere il regime massimo, portare la leva dell'acceleratore nella posizione più avanzata. Ridurre il regime motore spostando la leva dell'acceleratore all'indietro. Per ottenere il regime minimo, tirare la leva dell'acceleratore completamente verso poppa.

Interruttore assetto/inclinazione – Fare riferimento a **Power Trim**.

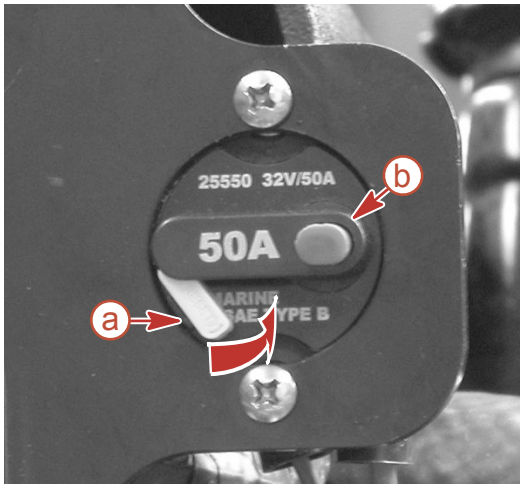
Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT

Se si verifica un sovraccarico elettrico, un fusibile si brucia o l'interruttore automatico si apre. Prima di sostituire il fusibile o ripristinare l'interruttore automatico, è necessario individuare la causa del sovraccarico e risolvere il problema.

IMPORTANTE: Tenere sempre sull'imbarcazione fusibili di ricambio a disposizione per le sostituzioni.

NOTA: *In caso di emergenza, se è necessario utilizzare il motore e non è possibile individuare ed eliminare la causa dell'eccessivo assorbimento di corrente, spegnere o scollegare tutti gli accessori collegati al cablaggio del motore e della strumentazione. Ripristinare l'interruttore automatico. Se l'interruttore rimane aperto, il sovraccarico elettrico non è stato eliminato. È necessario effettuare ulteriori controlli sull'impianto elettrico. Contattare il concessionario autorizzato.*

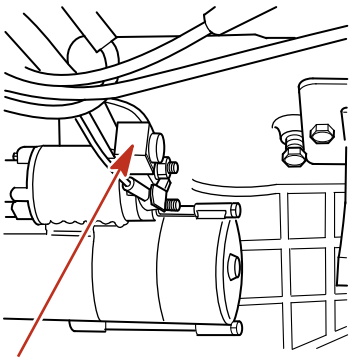
Il cablaggio del motore e il conduttore dell'alimentazione della strumentazione sono protetti da un interruttore automatico. Testare l'interruttore automatico premendo il pulsante rosso. Se l'interruttore automatico funziona correttamente, appare la leva gialla. Spingere la leva gialla all'interno dell'alloggiamento per ripristinare l'interruttore automatico.



22529

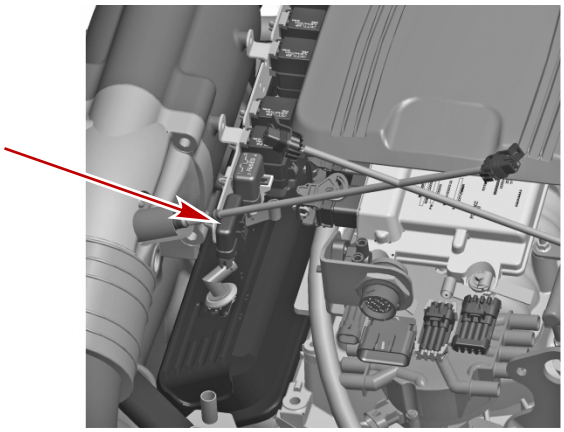
a - Leva gialla (scattata in fuori)
b - Pulsante di prova rosso

Sul morsetto grande del solenoide di avviamento è presente un fusibile da 90 A che protegge il cablaggio del motore in caso di sovraccarico elettrico.



mc74907-1

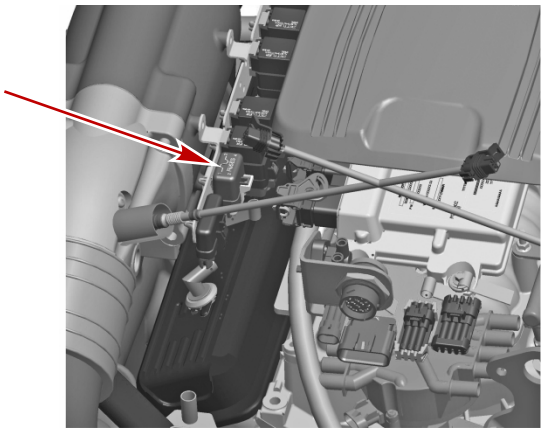
Sul lato di babordo del motore sono presenti quattro fusibili di protezione dei circuiti dell'alimentazione principale, della pompa di alimentazione del combustibile, dell'accensione e dei circuiti degli accessori.



33214

Fusibili del motore

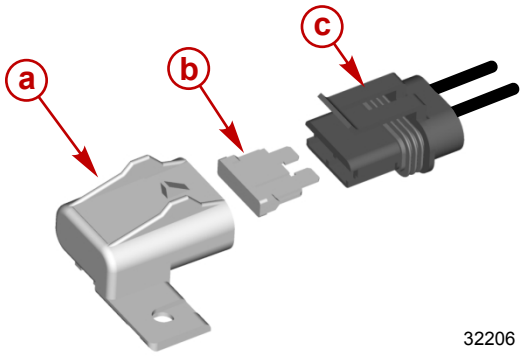
Due fusibili da 10 A proteggono i sensori di O_2 (ossigeno) e sono situati sulla parte posteriore del motore, vicino al connettore a 14 piedini.



33177

Fusibili dei sensori di ossigeno

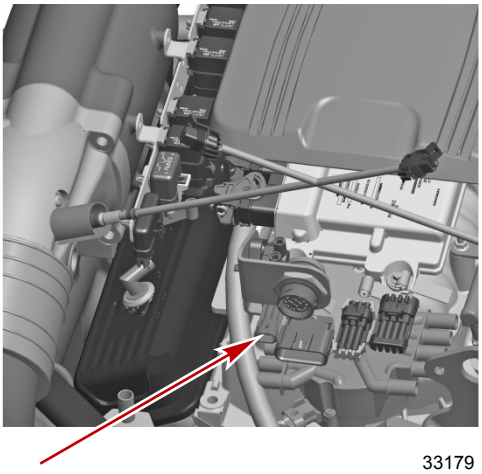
I circuiti degli accessori sono protetti da un apposito fusibile da 15 A.



32206

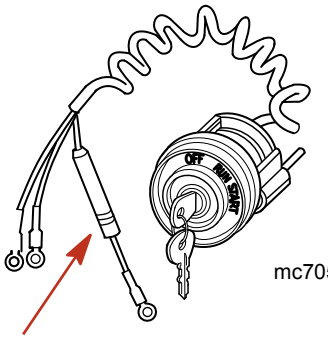
a - Coperchio dei fusibili
b - Fusibile da 15 A
c - Cablaggio di alimentazione

Il cablaggio dell'alimentazione, collegato alla batteria di avviamento del motore, riduce al minimo la caduta di voltaggio dell'impianto elettrico. Il cablaggio è protetto da un fusibile da 5 A. Il collegamento è situato sulla parte posteriore del motore, vicino al connettore a 14 piedini.



33179

Il conduttore del terminale "I" dell'interruttore di accensione può essere dotato di un fusibile da 20 A come ulteriore protezione dell'impianto elettrico. Se ruotando la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio) non succede nulla, controllare che un fusibile non sia guasto e che l'interruttore automatico non sia scattato.



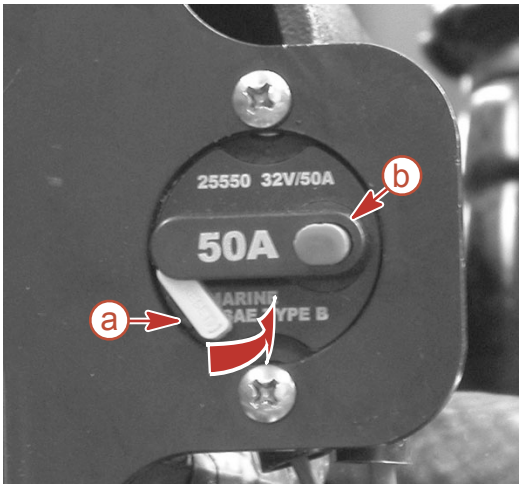
mc70525-1

Protezione da sovraccarico dell'impianto elettrico - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

Se si verifica un sovraccarico elettrico, l'interruttore automatico si apre o un fusibile si brucia. Individuare e risolvere il problema prima di sostituire il fusibile o di ripristinare l'interruttore automatico.

NOTA: *in caso di emergenza, se è necessario utilizzare il motore e non è possibile individuare ed eliminare la causa dell'eccessivo assorbimento di corrente, spegnere o scollegare tutti gli accessori collegati al cablaggio del motore e della strumentazione. Ripristinare l'interruttore automatico. Se l'interruttore rimane aperto, il sovraccarico elettrico non è stato eliminato. È necessario effettuare ulteriori controlli sull'impianto elettrico. Contattare il concessionario autorizzato.*

1. Il cablaggio del motore e il conduttore dell'alimentazione della strumentazione sono protetti da un interruttore automatico. Testare l'interruttore automatico premendo il pulsante rosso. Se l'interruttore automatico funziona correttamente, compare la leva gialla. Per ripristinare l'interruttore dopo il test, o se scatta, spingere la leva gialla nell'alloggiamento.



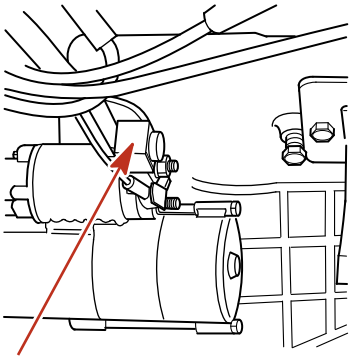
22529

Tipico interruttore automatico con leva gialla

a - In figura la leva gialla è scattata

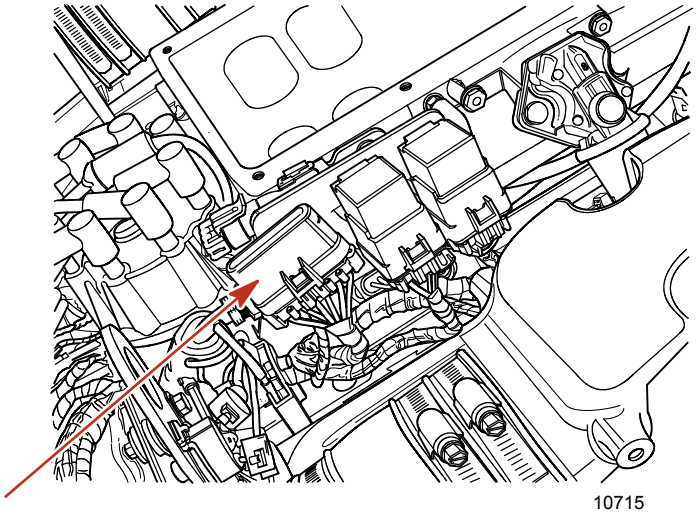
b - Pulsante di prova rosso

2. Sul morsetto grande del solenoide di avviamento è presente un fusibile da 90 A che protegge il cablaggio del motore in caso di sovraccarico elettrico.



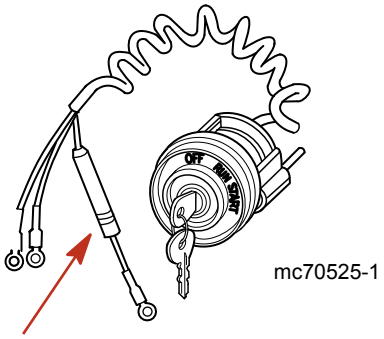
mc74907-1

3. Sul lato di babordo del motore sono presenti quattro fusibili di protezione dei circuiti dell'alimentazione principale, della pompa di alimentazione del combustibile, dell'accensione e dei circuiti degli accessori.



10715

4. Il conduttore del terminale "I" dell'interruttore di accensione può essere dotato di un fusibile da 20 A come ulteriore protezione dell'impianto elettrico. Se ruotando la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio) non succede nulla, controllare che non sia bruciato un fusibile (e che l'interruttore automatico non sia scattato).



Sistemi di allarme acustico e visivo

Spia di manutenzione motore e kit OBD-M MIL

Le imbarcazioni con motori catalizzati e tecnologia di controllo delle emissioni (ECT) devono essere equipaggiate con un indicatore, attivato da SmartCraft, in grado di visualizzare l'icona di manutenzione motore, oppure con una spia di manutenzione motore sul cruscotto. I kit della spia luminosa di malfunzionamento (MIL), contenenti una spia di manutenzione motore per il cruscotto e un cablaggio speciale di collegamento al cablaggio motore, possono essere acquistati separatamente.

L'icona di manutenzione motore o MIL fornisce un'indicazione visiva di un guasto dell'impianto di controllo delle emissioni motore e resta accesa fino a quando resta attivo il guasto OBD-M.

47594

Indicatore e spia di manutenzione motore SC 1000

Test della spia luminosa di malfunzionamento OBD-M

1. Portare l'interruttore di accensione in posizione ON (Acceso) senza avviare il motore.
2. Se il sistema di indicazione visiva funziona in modo corretto, l'icona di servizio al motore e la spia luminosa di malfunzionamento resta illuminata per quattro secondi.

Sistema di allarme acustico

IMPORTANTE: il sistema di allarme acustico notifica un eventuale problema. Non protegge il motore da possibili danni.

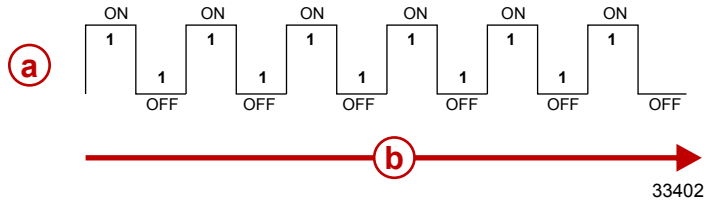
Il gruppo motore Mercury MerCruiser può essere dotato di un sistema di allarme acustico. La maggior parte dei guasti causano l'attivazione del circuito di allarme acustico. La modalità di attivazione dell'allarme acustico dipende dalla gravità del problema.

L'allarme acustico si attiva con una delle seguenti due condizioni:

- Attenzione
- Guasto grave

Attenzione

Se viene rilevata una condizione che richiede attenzione, il sistema d'allarme acustico emette sei segnali della durata di un secondo ciascuno.



a - Avvisatore acustico (attivo o disattivato)
b - Tempo (secondi)

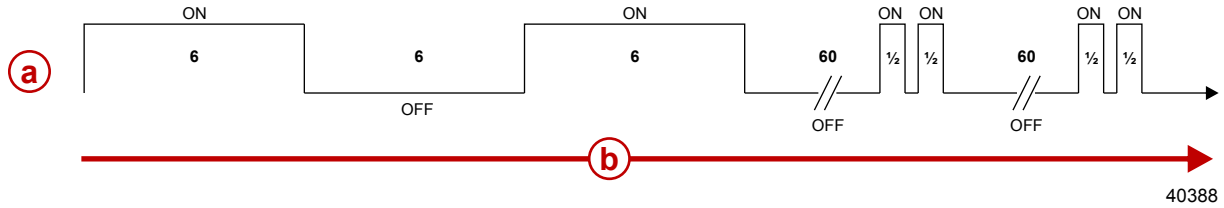
I seguenti sono alcuni esempi di guasti che richiedono attenzione:

- Basso livello dell'olio della trasmissione (solo per modelli entrofuoribordo)
- Guasto a un sensore

Guasto grave

IMPORTANTE: nell'eventualità dell'attivazione di un guasto grave, si consiglia agli operatori di contattatre un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Se viene rilevato un guasto grave, il sistema d'allarme acustico emette un segnale per sei secondi, si disattiva per sei secondi e quindi emette un altro segnale per altri sei secondi. Quindi il sistema di allarme emetterà due segnali di mezzo secondo ogni 60 secondi.



a - Avvisatore acustico (attivo o disattivato)
b - Tempo (secondi)

I seguenti sono alcuni esempi di condizioni gravi:

- Temperatura del fluido della trasmissione troppo elevata (solo entrobordo)
- Pressione dell'olio motore troppo bassa
- Temperatura del motore troppo alta
- Pressione dell'acqua di mare troppo bassa
- Pressione della trasmissione bassa (solo entrobordo)

Prova del sistema di allarme acustico

1. Portare l'interruttore di accensione in posizione ON (Acceso) senza avviare il motore.
2. Verificare se l'allarme acustico entra in funzione. Se il sistema funziona correttamente l'allarme acustico si attiverà.

Sistema di protezione del motore Guardian

Quando il modulo di controllo della propulsione (PCM) rileva un potenziale problema, il regime del motore viene automaticamente limitato dal sistema di protezione del motore Guardian per ridurre il rischio di danni al motore. I seguenti sono alcuni degli aspetti monitorati dal sistema di protezione del motore Guardian:

- Pressione dell'olio
- Fuorigiri motore
- Temperatura del collettore di scarico

IMPORTANTE: il sistema di protezione Guardian è in grado di ridurre la potenza da 100% al minimo, a seconda della gravità del problema. Se viene imposto il regime minimo, è possibile che la velocità dell'imbarcazione non risponda alle operazioni dell'acceleratore.

Il guasto viene memorizzato nel modulo PCM per agevolare la diagnostica. Per esempio, se la presa dell'acqua viene parzialmente ostruita, il sistema di protezione Guardian riduce il livello di potenza del motore per impedire eventuali danni causati dalla riduzione del flusso di acqua al motore. Se l'ostruzione viene eliminata e il flusso di acqua torna ai livelli normali, la potenza del motore torna automaticamente ai valori normali. Per evitare che il problema si ripeta, rivolgersi a un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Per portare un altro esempio, il sistema di protezione Guardian della trasmissione è una funzione del sistema di cambio e acceleratore digitali (DTS) MerCruiser che offre protezione alle trasmissioni contro i guasti dell'innesto. Il sistema di protezione Guardian della trasmissione monitorizza la pressione del gruppo dell'innesto in marcia avanti e in retromarcia: se la pressione dell'olio della trasmissione diminuisce sotto un livello stabilito, il sistema di protezione Guardian riduce la coppia del motore e il regime per evitare lo slittamento dell'innesto. Per evitare che il problema si ripresenti, si consiglia di rivolgersi a un concessionario autorizzato. Il guasto rimane memorizzato nel modulo ECM e tali informazioni consentono al personale tecnico di diagnosticare i problemi più rapidamente.

Sezione 3 - Funzionamento dell'imbarcazione in acqua

Indice

Consigli per una navigazione sicura..... 44
Esposizione al monossido di carbonio..... 45
Attenzione ai pericoli di avvelenamento da monossido di carbonio 45
Distanza di sicurezza dall'area dello scarico 45
Buona ventilazione 45
Scarsa ventilazione 46
Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli non DTS) 46
Varo e utilizzo dell'imbarcazione..... 46
Schema operativo 46
Avvio e spegnimento del motore..... 47
Avvio del motore 47
Arresto del motore 47
Funzionamento dell'accelerazione in folle..... 47
Navigazione a temperature di congelamento..... 48
Tappo di scarico e pompa di sentina..... 48
Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli DTS).... 48
Varo e utilizzo dell'imbarcazione..... 48
Schema operativo 48
Avuto e spegnimento del motore..... 48
Avuto del motore 48
Arresto del motore 49
Funzionamento dell'accelerazione in folle..... 49
Navigazione a temperature di congelamento..... 50
Tappo di scarico e pompa di sentina..... 50
Protezione delle persone in acqua..... 50
Durante la navigazione 50
Durante le soste 50
Utilizzo ad alta velocità e a elevate prestazioni..... 51
Sicurezza dei passeggeri su imbarcazioni a pontoni e non cabinate..... 51
Imbarcazioni con ponte anteriore aperto 51
Imbarcazioni con sedili da pesca rialzati montati a prua 51
Salto di onde e scie..... 52
Collisione con oggetti sommersi..... 52
Condizioni che influiscono sul funzionamento..... 53
Distribuzione del peso (passeggeri ed equipaggiamento) sull'imbarcazione..... 53
Il fondo dell'imbarcazione..... 53
Cavitazione..... 53
Ventilazione..... 53
Altitudine e clima.....53
Operazioni preliminari..... 54
Rodaggio di 20 ore..... 54
Dopo il periodo di rodaggio..... 54
Controllo a fine prima stagione..... 54

Consigli per una navigazione sicura

Per una navigazione piacevole e sicura, è importante conoscere i regolamenti e le restrizioni nazionali e locali e tenere in considerazione i seguenti suggerimenti.

Conoscere e rispettare tutte le leggi e i regolamenti nautici relativi alle acque navigabili.

- Mercury MerCruiser raccomanda a tutti gli operatori di imbarcazioni a motore di seguire un corso di sicurezza per la navigazione. Negli Stati Uniti i corsi sono organizzati da U.S. Coast Guard Auxiliary (Guardia costiera ausiliaria), Power Squadron, Red Cross (Croce Rossa) e dalle autorità locali per la regolamentazione della navigazione. Per ulteriori informazioni relative agli Stati Uniti, rivolgersi a Boat U.S. Foundation chiamando il numero 1-800-336-BOAT (2628).

Eseguire i controlli di sicurezza e gli interventi di manutenzione previsti.

- Seguire un programma di manutenzione regolare e assicurarsi che tutte le riparazioni siano eseguite in modo corretto.

Controllare le dotazioni di sicurezza di bordo.

- Si consiglia di tenere a bordo durante la navigazione i seguenti tipi di dispositivi di sicurezza:
  - Estintori omologati
  - Dispositivi di segnalazione: torce elettriche, razzi o segnali luminosi, bandiera, fischietto o avvisatore acustico
  - Attrezzi per riparazioni di piccola entità
  - Ancora e cima per ancora di riserva
  - Pompa di sentina manuale e tappi di scarico di riserva
  - Acqua potabile
  - Radio a transistor
  - Remi o pagaie
  - Elica scorta e reggispinta di scorta, nonché una chiave di montaggio adeguata
  - Cassetta di pronto soccorso e relative istruzioni
  - Contenitori a tenuta stagna
  - Apparecchiature, batterie, lampadine e fusibili di scorta
  - Bussola e carta geografica o nautica dell'area
  - Dispositivo di galleggiamento personale (1 per ogni passeggero a bordo)

Osservare se vi sono cambiamenti atmosferici imminenti ed evitare di utilizzare l'imbarcazione in caso di condizioni meteorologiche avverse e di mare agitato.

Informare un conoscente sulla destinazione e la data/ora prevista per il ritorno.

Imbarco di passeggeri.

- Spegnere sempre il motore durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, o quando vi sono astanti in prossimità della poppa. Portare il gruppo di trasmissione in folle non è sufficiente.

Uso di dispositivi di galleggiamento personali.

- La normativa federale degli Stati Uniti richiede la presenza di un giubbotto salvavita (dispositivo di galleggiamento personale) di tipo approvato dalla Guardia Costiera U.S.A., della misura corretta e facilmente accessibile, per ogni passeggero, più un salvagente da lanciare in mare. Si consiglia di indossare il giubbotto salvavita durante l'intera permanenza a bordo dell'imbarcazione.

Addestrare altre persone all'uso dell'imbarcazione e del motore.

- Fornire le istruzioni fondamentali ad almeno un altro passeggero sull'avvio e sul funzionamento del motore e dell'imbarcazione per l'evenienza in cui l'operatore sia impossibilitato a proseguire nei suoi compiti o cada fuoribordo.

Non sovraccaricare l’imbarcazione.

- Per la maggior parte delle imbarcazioni è previsto un carico massimo (fare riferimento alla targhetta con i dati relativi alla capacità). È necessario conoscere i limiti di funzionamento e di carico dell’imbarcazione e sapere se l'imbarcazione è in grado di restare a galla se si riempie di acqua. In caso di dubbio, rivolgersi al concessionario autorizzato Mercury MerCruiser o al produttore dell'imbarcazione.

Assicurarsi che tutti i passeggeri siano seduti correttamente.

- Non consentire ad alcuno di sedersi o sostare su parti dell'imbarcazione non adibite a tale scopo. In particolare, ciò si applica a schienali dei sedili, frisate, specchio di poppa, prua, ponti, sedili da pesca rialzati o girevoli, nonché a qualsiasi altro punto dal quale un passeggero rischia di cadere o di essere scaraventato fuoribordo in caso di accelerazione o frenata improvvisa, perdita di controllo o manovra inaspettata dell’imbarcazione. Assicurarsi che tutti i passeggeri dispongano di un adeguato posto a sedere e siano seduti prima che l'imbarcazione si muova.

Non utilizzare l'imbarcazione sotto l'influenza di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti (è vietato dalla legge).

- Tali sostanze alterano le facoltà mentali e riducono considerevolmente la capacità di reagire con rapidità.

Studiare l'area di navigazione ed evitare zone pericolose.

Mantenere sempre un elevato grado di attenzione.

- La legge richiede che vista e udito dell'operatore dell'imbarcazione mantengano sempre un buon livello. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita in alcun modo, in particolare davanti all'imbarcazione. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita da passeggeri, carico o sedili da pesca quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo o a velocità di planata. Fare sempre attenzione ad altre imbarcazioni, alle condizioni dell'acqua e alla propria scia.

Non dirigere mai l'imbarcazione direttamente dietro a persone impegnate in sci nautico, in quanto potrebbero cadere.

- Per esempio, un'imbarcazione che viaggia a 40 km/h (25 mph) sorpasserà uno sciatore caduto a 61 m (200 ft) di distanza in 5 secondi.

Prestare attenzione agli sciatori caduti in acqua.

- Quando l'imbarcazione viene usata per sci nautico o attività simili ed è necessario tornare indietro per recuperare uno sciatore caduto o che si è staccato dalla corda, mantenere lo sciatore sempre sul lato dell'operatore dell'imbarcazione. L'operatore non deve mai perdere di vista lo sciatore e non deve mai procedere in retromarcia in direzione dello sciatore o di altre persone in acqua.

Denunciare eventuali incidenti.

- La legge prevede che gli operatori di imbarcazioni coinvolte in incidenti di navigazione presentino una denuncia di incidente presso le autorità preposte. Un incidente di navigazione deve essere segnalato (1) in caso di perdita o di possibile perdita di vite umane, (2) in caso di infortuni che richiedano un intervento medico che non si limiti al primo soccorso, (3) in caso di danni a imbarcazioni o altre proprietà per un valore superiore a 500 dollari o (4) in caso di perdita completa dell'imbarcazione. Richiedere assistenza alle autorità locali.

Esposizione al monossido di carbonio

Attenzione ai pericoli di avvelenamento da monossido di carbonio

Il monossido di carbonio (CO) è un gas mortale presente nei fumi di scarico di tutti i motori a combustione interna, compresi i motori di propulsione delle imbarcazioni e i generatori che alimentano gli accessori dell'imbarcazione. Il CO in sé è privo di odore, colore e sapore ma se si avverte l'odore o il sapore dello scarico del motore, si sta respirando anche CO.

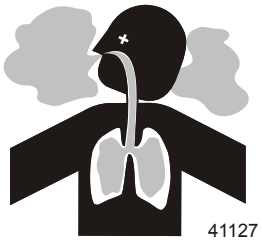
I primi sintomi di avvelenamento da monossido di carbonio sono simili ai sintomi del mal di mare o di un'intossicazione e comprendono mal di testa, vertigini e capogiri, sonnolenza e nausea.

⚠ AVVERTENZA

L'inalazione di gas di scarico del motore può provocare un'intossicazione da monossido di carbonio, che può causare perdita di coscienza, lesioni cerebrali o morte. Evitare l'esposizione al monossido di carbonio.

Tenersi a distanza dall'area dello scarico quando il motore è in funzione e mantenere l'imbarcazione ben ventilata sia quando è ferma sia durante la navigazione.

Distanza di sicurezza dall'area dello scarico

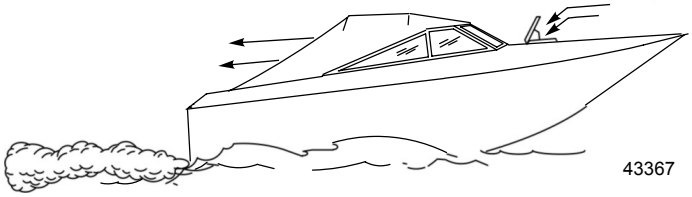


I gas di scarico del motore comprendono il monossido di carbonio, che è nocivo. Tenersi a distanza dalle aree a elevata concentrazione di gas di scarico. Quando i motori sono in funzione, avvertire i bagnanti di tenersi a una certa distanza dall'imbarcazione e non sedersi, sdraiarsi o sostare sulle plancette poppiere e sulle scalette di risalita. Durante la navigazione non permettere ai passeggeri di prendere posizione immediatamente dietro l'imbarcazione per farsi trainare tenendosi alla plancetta o fare "bodysurfing": sono attività pericolose che non solo richiedono il posizionamento in un'area a elevata concentrazione di gas di scarico, ma comportano anche il rischio di lesioni provocate dall'elica dell'imbarcazione.

Buona ventilazione

Ventilare la zona passeggeri aprendo le tende laterali o i boccaporti anteriori per eliminare eventuali fumi.

Esempio di flusso d'aria ottimale nell'imbarcazione:

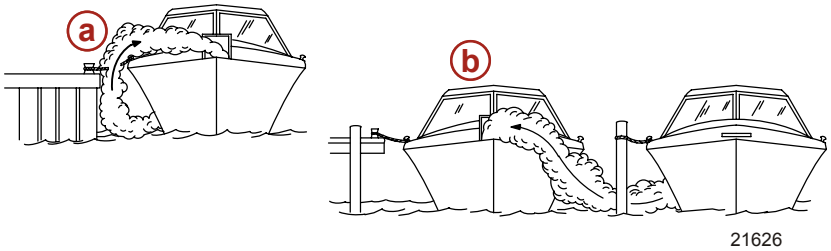


Scarsa ventilazione

In determinate condizioni di funzionamento o di vento, nelle cabine o nei corridoi permanentemente chiusi o coperti da teli la ventilazione è insufficiente e si possono formare accumuli di monossido di carbonio. Installare uno o più rilevatori di monossido di carbonio sull'imbarcazione.

In rare circostanze di condizioni atmosferiche particolarmente calme, bagnanti e passeggeri che sostano in un'area aperta su un'imbarcazione ferma con il motore acceso, o in prossimità di un motore acceso, possono essere esposti a livelli pericolosi di monossido di carbonio.

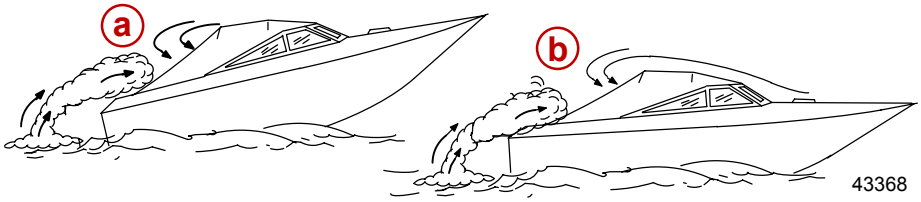
1. Esempi di ventilazione insufficiente se l'imbarcazione è ferma:



a - Motore in funzione quando l'imbarcazione è ormeggiata in uno spazio limitato

b - Ormeggio in prossimità di un'altra imbarcazione con il motore in funzione

2. Esempi di ventilazione insufficiente se l'imbarcazione è in movimento:



a - Navigazione con un angolo di assetto della prua troppo elevato

b - Navigazione con tutti i boccaporti di prua chiusi

Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli non DTS)

Varo e utilizzo dell'imbarcazione

IMPORTANTE: prima di varare l'imbarcazione, installare il tappo di scarico di sentina.

Schema operativo

Schema operativo			
PRIMA DELL'AVVIAMENTO	DOPO L'AVVIAMENTO	DURANTE LA NAVIGAZIONE	DOPO L'ARRESTO
Installare il tappo di scarico di sentina.	Controllare le condizioni del motore indicate dalla strumentazione. In caso di anomalie, spegnere il motore.	Controllare le condizioni del motore indicate dalla strumentazione. In caso di anomalie, spegnere il motore.	Portare la chiavetta di avviamento in posizione "OFF" (Spento).
Aprire il boccaporto del motore.	Controllare che non siano presenti perdite di combustibile, olio, acqua, fluidi o fumi di scarico.	Verificare se l'allarme acustico entra in funzione.	Portare l'interruttore della batteria in posizione "OFF" (Spento).
Attivare l'interruttore della batteria.	Controllare il funzionamento del cambio e dell'acceleratore.		Chiudere il rubinetto di arresto del combustibile.
Azionare gli aspiratori di sentina.	Controllare il funzionamento dell'impianto di sterzo.		Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione.
Aprire il rubinetto di arresto del combustibile.			Se utilizzato in acqua di mare, lavare l'impianto di raffreddamento.
Aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione.			Scaricare la sentina.

Schema operativo			
PRIMA DELL'AVVIAMENTO	DOPO L'AVVIAMENTO	DURANTE LA NAVIGAZIONE	DOPO L'ARRESTO
Chiudere l'impianto di scarico.			
Controllare il livello dell'olio motore.			
Eseguire tutti gli altri eventuali controlli specificati dal concessionario e/o dal produttore dell'imbarcazione.			
Verificare che l'allarme acustico emetta un segnale quando l'interruttore di accensione è in posizione "ON" (Acceso).			

Avvio e spegnimento del motore

NOTA: eseguire soltanto le operazioni pertinenti al gruppo motore in uso.

Avvio del motore

1. Eseguire tutte le procedure elencate nello schema operativo.
2. Portare l'impugnatura del telecomando in folle.

AVVISO

Una quantità insufficiente di acqua di raffreddamento provoca danni alla pompa dell'acqua e il surriscaldamento del motore. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

⚠ AVVERTENZA

I vapori esplosivi presenti nel vano motore possono provocare incendi o esplosioni, con conseguenti infortuni gravi o mortali. Prima di avviare il motore azionare l'aspiratore di sentina o ventilare il vano motore per almeno cinque minuti.

3. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiavetta in posizione "ON" (Acceso). Far scaldare il motore (per 6-10 minuti al momento della prima accensione della giornata).
4. Se il motore non si avvia dopo 3 tentativi:
   a. Premere il pulsante dell' **accelerazione in folle** e spostare l'impugnatura del telecomando/leva dell'acceleratore sulla posizione di 1/4 di regime.
   b. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiavetta in posizione "ON" (Acceso).
5. Se il motore non si avvia dopo la fase 4:
   a. Portare l'impugnatura del telecomando/leva dell'acceleratore in posizione di regime massimo, quindi riportarla a 1/4 di regime.
   b. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiavetta in posizione "ON" (Acceso).
6. Controllare che il gruppo motore non presenti perdite di combustibile, olio, acqua, acqua o fumi di scarico.
7. Spostare l'impugnatura di comando con un movimento rapido e deciso in avanti per innestare la marcia avanti, oppure all'indietro per innestare la retromarcia. Dopo aver innestato la marcia, portare l'acceleratore nella posizione di accelerazione desiderata.

AVVISO

L'innesto della marcia a un regime del motore superiore al minimo può provocare danni all'impianto di trasmissione. Innestare la marcia sempre con il motore al minimo.

Arresto del motore

1. Portare l'impugnatura del telecomando in posizione di folle/minimo e lasciare che il motore rallenti fino a regime minimo. Se il motore è stato usato a regimi elevati per lungo tempo, lasciarlo raffreddare a regime minimo per 3-5 minuti.
2. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "OFF" (Spento).

Funzionamento dell'accelerazione in folle

1. Fare riferimento a **Telecomandi** per informazioni sulle caratteristiche del telecomando.
2. Portare la leva di comando in posizione di minimo/folle.
3. Premere e tenere premuto il pulsante di accelerazione in folle e spostare la leva di comando in posizione di minimo/marcia avanti o minimo/marcia indietro.

4. Quando la leva di comando viene postata oltre la posizione di minimo/marcia avanti o minimo/retromarcia, il regime del motore aumenta.
   IMPORTANTE: se la leva di comando viene riportata in posizione di minimo/folle, il pulsante di accelerazione in folle si disinnesta sarà possibile innestare la marcia del motore.
5. Per disattivare la modalità di accelerazione in folle portare la leva di comando in posizione di minimo/folle. Se la leva di comando viene portata dalla posizione di minimo/folle a quella di minimo/marcia avanti o di minimo/retromarcia senza premere il pulsante di accelerazione in folle, viene innestata la marcia prescelta.

Navigazione a temperature di congelamento

IMPORTANTE: se l'imbarcazione viene utilizzata a temperature di congelamento è necessario prendere le dovute precauzioni affinché il gruppo motore non si danneggi. I danni causati dal congelamento non sono coperti dalla garanzia limitata Mercury MerCruiser. Garanzia.

Tappo di scarico e pompa di sentina

Il vano motore è il luogo dell'imbarcazione dove l'acqua tende ad accumularsi più facilmente. Per questo motivo, le imbarcazioni solitamente sono dotate di un tappo di scarico e/o di una pompa di sentina. Controllare i seguenti componenti regolarmente in modo da assicurarsi che il livello dell'acqua non la porti in contatto con il motore. I componenti del motore, se sommersi, possono subire danni. I danni causati dalla sommersione non sono coperti dalla garanzia limitata Mercury MerCruiser.

Funzionamento di base dell'imbarcazione (modelli DTS)

Varo e utilizzo dell'imbarcazione

IMPORTANTE: prima di varare l'imbarcazione, installare il tappo di scarico di sentina.

Schema operativo

Schema operativo			
PRIMA DELL'AVVIAMENTO	DOPO L'AVVIAMENTO	DURANTE LA NAVIGAZIONE	DOPO L'ARRESTO
Installare il tappo di scarico di sentina.	Controllare le condizioni del motore indicate dalla strumentazione. In caso di anomalie, spegnere il motore.	Controllare le condizioni del motore indicate dalla strumentazione. In caso di anomalie, spegnere il motore.	Portare la chiavetta di avviamento in posizione "OFF" (Spento).
Aprire il boccaporto del motore.	Controllare che non siano presenti perdite di combustibile, olio, acqua, fluidi o fumi di scarico.	Verificare se l'allarme acustico entra in funzione.	Portare l'interruttore della batteria in posizione "OFF" (Spento).
Attivare l'interruttore della batteria.	Controllare il funzionamento del cambio e dell'acceleratore.		Chiudere il rubinetto di arresto del combustibile.
Azionare gli aspiratori di sentina.	Controllare il funzionamento dell'impianto di sterzo.		Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione.
Aprire il rubinetto di arresto del combustibile.			Se utilizzato in acqua di mare, lavare l'impianto di raffreddamento.
Aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione.			Scaricare la sentina.
Chiudere l'impianto di scarico.			
Controllare il livello dell'olio motore.			
Eseguire tutti gli altri eventuali controlli specificati dal concessionario e/o dal produttore dell'imbarcazione.			
Verificare che l'allarme acustico emetta un segnale quando l'interruttore di accensione è in posizione "ON" (Acceso).			

Avuto e spegnimento del motore

NOTA: *eseguire soltanto le operazioni pertinenti al gruppo motore in uso.*

Avuto del motore

1. Eseguire tutte le procedure elencate nello schema operativo.
2. Portare la manopola di comando in folle.

AVVISO

Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiare. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

⚠ AVVERTENZA

I fumi esplosivi presenti nel vano motore possono provocare incendi o esplosioni, con conseguenti infortuni gravi o mortali. Prima di avviare il motore azionare l'aspiratore di sentina o ventilare il vano motore per almeno cinque minuti.

NOTA: i modelli MerCruiser D sono dotati della funzione Magistrati, che include l'avviamento a pulsante. La funzione Magistrati è in grado di controllare il processo di avviò senza alcuna necessità di tenere premuto il pulsante di avviò o tenere girato l'interruttore a chiavetta. Una volta premuto il pulsante di avviamento, il sistema D invia un segnale di avviò al modulo PC del motore. Se il motore non si avvia, il processo di avviamento si interrompe dopo pochi secondi o quando il motore raggiunge i 400 giri/min. Se si tenta di avviare il motore quando è già in funzione, il motore si spegne.

3. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "RUN" (Marcia).
4. Girare la chiavetta di avviamento su "START" (Avuto) e rilasciarla, oppure premere il pulsante di avviò/arresto e rilasciarlo. Se il motore è freddo, far girare il motore al minimo per 6-10 minuti o fino a quando la temperatura del motore raggiunge i 60° C (140° F).
5. Se il motore non si avvia dopo tre tentativi:
   a. Premere il pulsante di accelerazione in folle e spostare l'impugnatura del telecomando o la leva dell'acceleratore nella posizione corrispondente a 1/4 della corsa dell'acceleratore.
   b. Portare la chiavetta di avviamento su "START" (Avuto). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiavetta in modo che torni in posizione "ON" (Acceso).
6. Se il motore non si avvia dopo aver eseguito la fase 5:
   a. Spostare l'impugnatura del telecomando/leva dell'acceleratore in posizione di regime massimo e quindi di nuovo a 1/4 della potenza.
   b. Portare la chiavetta di avviamento su "START" (Avuto). Quando il motore si avvia, rilasciare la chiavetta in modo che torni in posizione "ON" (Acceso).
7. Controllare che il gruppo motore non presenti perdite di combustibile, olio, acqua, fluidi o fumi di scarico.
8. Spostare l'impugnatura di comando con un movimento rapido e deciso in avanti per innestare la marcia avanti, oppure all'indietro per innestare la retromarcia. Dopo aver innestato la marcia, portare l'acceleratore nella posizione di accelerazione desiderata.

AVVISO

L'innesto della marcia a un regime del motore superiore al minimo può provocare danni all'impianto di trasmissione. Innestare la marcia sempre con il motore al minimo.

Arresto del motore

1. Portare l'impugnatura del telecomando in posizione di folle/minimo e lasciare che il motore rallenti fino a regime minimo. Se il motore è stato usato a regimi elevati per lungo tempo, lasciarlo raffreddare a regime minimo per 3-5 minuti.
2. Spegnere il motore utilizzando uno qualsiasi fra i seguenti 4 metodi:
   a. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "ACCESSORY" (Accessori) oppure "OFF" (Spento). Il motore si spegne e il sistema di controllo si disattiva.
   b. Premere il pulsante di avviò/arresto, se in dotazione. Il motore si spegne e il sistema di controllo rimane attivo.
   c. Portare brevemente la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avuto) e rilasciarla immediatamente. Il sistema di controllo rileva che il motore è già acceso e lo spegne. Il sistema di controllo rimane attivo. Se la chiavetta di avviamento viene nuovamente portata in posizione "START" (Avuto), il sistema di controllo riceve una richiesta di avviamento e, se opportuno, avvia il motore.
   d. Attivare l'interruttore del cavo salvavita, se in dotazione. Il motore si spegne ma il sistema di controllo rimane attivo. Il sistema di controllo non consente l'avviamento del motore se l'interruttore del cavo salvavita è attivato.

Funzionamento dell'accelerazione in folle

NOTA: durante il funzionamento in modalità di accelerazione in folle, il sistema di controllo D impedisce che il regime del motore superi i 3500 giri/min.

Telecomandi Zero Effort: sui telecomandi Zero Effort le leve di accelerazione e cambio sono separate. Se la leva di comando dell'acceleratore viene fatta avanzare oltre alla posizione di regime minimo mentre la leva del cambio è in posizione di folle, il regime aumenterà ma solo fino al regime massimo in folle di 3500 giri/min.

⚠ AVVERTENZA

Il telecomando Zero Effort Digital Throttle and Shift (D) è in grado di innestare o cambiare la marcia a regimi superiori al minimo: ciò provoca un movimento imprevisto dell'imbarcazione, con conseguente rischio di infortuni, anche mortali, o danni derivanti dalla perdita di controllo dell'imbarcazione. Portare sempre la leva di comando dell'acceleratore in posizione di regime minimo prima di spostare la leva del cambio in posizione di marcia avanti o retromarcia.

Telecomandi con montaggio su panello e su console: i telecomandi con montaggio su pannello e su consolle sono dotati di un pulsante di accelerazione in folle. Per attivare la modalità di accelerazione in folle:

1. Fare riferimento a **Telecomandi** per informazioni sulle caratteristiche del telecomando.
2. Portare la leva di comando in posizione di minimo/folle.
3. Premere il pulsante di accelerazione in folle e spostare la leva di comando in posizione di minimo/marcia avanti o minimo/marcia indietro. Il sistema di controllo D emetterà due segnali acustici per indicare che la modalità di accelerazione in folle è attiva. Su telecomandi con montaggio su console comincerà a lampeggiare la spia della folle.
4. Quando la leva di comando viene portata oltre la posizione di minimo/marcia avanti o minimo/retromarcia, il regime del motore aumenta.
   IMPORTANTE: se la leva di comando viene riportata in posizione di minimo/folle, la modalità di accelerazione in folle viene disattivata e sarà possibile innestare la marcia del motore.
5. Portando la leva di comando in posizione di minimo/folle, si disattiva la modalità di accelerazione in folle. Se la leva di comando viene portata dalla posizione di minimo/folle a quella di minimo/marcia avanti o di minimo/retromarcia senza premere il pulsante di accelerazione in folle, viene innestata la marcia prescelta.

Navigazione a temperature di congelamento

IMPORTANTE: se l'imbarcazione viene utilizzata a temperature di congelamento è necessario prendere le dovute precauzioni affinché il gruppo motore non si danneggi. I danni causati dal congelamento non sono coperti dalla garanzia limitata Mercury MerCruiser. Garanzia.

Tappo di scarico e pompa di sentina

Il vano motore è il luogo dell'imbarcazione dove l'acqua tende ad accumularsi più facilmente. Per questo motivo, le imbarcazioni solitamente sono dotate di un tappo di scarico e/o di una pompa di sentina. Controllare i seguenti componenti regolarmente in modo da assicurarsi che il livello dell'acqua non la porti in contatto con il motore. I componenti del motore, se sommersi, possono subire danni. I danni causati dalla sommersione non sono coperti dalla garanzia limitata Mercury MerCruiser.

Protezione delle persone in acqua

Durante la navigazione

Per una persona che si trova in acqua è molto difficile reagire rapidamente per evitare un'imbarcazione diretta nella sua direzione, anche se a velocità ridotta.

Rallentare e prestare la massima attenzione durante la navigazione in aree dove è possibile che vi siano persone in acqua.

Quando l'imbarcazione è in movimento, anche se per inerzia, e il motore è in folle, l'acqua esercita una forza sufficiente da provocare la rotazione dell'elica. La rotazione dell'elica in folle può causare gravi infortuni.

Durante le soste

⚠ AVVERTENZA

Un'elica in rotazione, un'imbarcazione che si sposti o qualsiasi attrezzatura rigida collegata all'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali ai bagnanti. Spegnere immediatamente il motore se vi sono persone in acqua in prossimità dell'imbarcazione.

Prima di consentire a chiunque di nuotare o sostare in acqua in prossimità dell'imbarcazione, innestare la folle e spegnere il motore.

Utilizzo ad alta velocità e a elevate prestazioni

Qualora si utilizzi un'imbarcazione considerata ad alta velocità o a elevate prestazioni della quale non si conosce bene il funzionamento, si raccomanda di non usarla ad alta velocità prima di aver richiesto una presentazione generale e un giro dimostrativo al concessionario o a un operatore esperto. Per ulteriori informazioni fare riferimento a **Funzionamento delle imbarcazioni Hi-Performance** (90-849250-R2); l'opuscolo è disponibile presso concessionari, distributori e Mercury Marine.

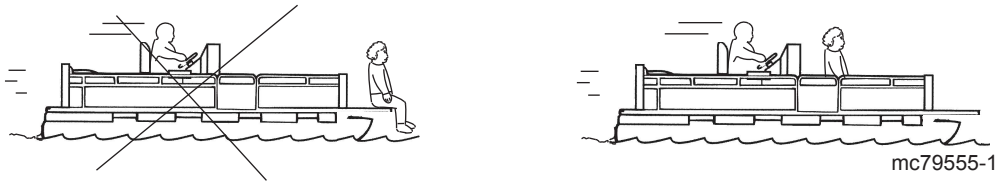
Sicurezza dei passeggeri su imbarcazioni a pontoni e non cabinate

Quando l'imbarcazione è in movimento, fare attenzione alla posizione di tutti passeggeri. Non consentire ai passeggeri di rimanere in piedi o di utilizzare sedili non concepiti per la navigazione a velocità superiore al minimo. Un'improvvisa riduzione dell'accelerazione o della velocità dell'imbarcazione, come in caso di impatto con un'onda o con una scia di grandi dimensioni, oppure un brusco cambiamento di direzione dell'imbarcazione rischiano di scaraventare oltre la prua chiunque non sia seduto correttamente. La caduta oltre la prua dell'imbarcazione tra i due scafi può causare l'investimento.

Imbarcazioni con ponte anteriore aperto

Nessuno deve sostare sul ponte oltre il parapetto quando l'imbarcazione è in movimento. Assicurarsi che tutti i passeggeri si trovino all'interno del parapetto.

Chiunque sosti sul ponte anteriore potrebbe facilmente essere scaraventato fuoribordo e chiunque sia seduto a prua con i piedi fuori bordo potrebbe venire trascinato in acqua da un'onda.



⚠ AVVERTENZA

La presenza di passeggeri seduti o in piedi in aree dell'imbarcazione non concepite per i passeggeri a regimi superiori al minimo può provocare infortuni gravi o mortali. Quando l'imbarcazione è in movimento, tenersi a distanza dal bordo di prua delle imbarcazioni non cabinate e da piattaforme rialzate.

Imbarcazioni con sedili da pesca rialzati montati a prua

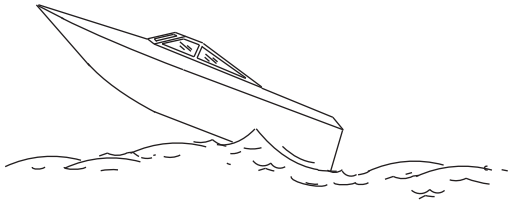
I sedili da pesca rialzati non devono essere utilizzati quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo o alla velocità di traina. Sedersi esclusivamente su sedili predisposti per la navigazione a velocità sostenuta.

Qualsiasi decelerazione improvvisa dell'imbarcazione potrebbe causare la caduta oltre la prua di chiunque sia seduto su un sedile rialzato.

Salto di onde e scie

⚠ AVVERTENZA

Il salto di onde o scie può provocare infortuni gravi o mortali a causa di cadute sull'imbarcazione o fuoribordo dei passeggeri. Evitare per quanto possibile di saltare su onde o scie.



mc79680-1

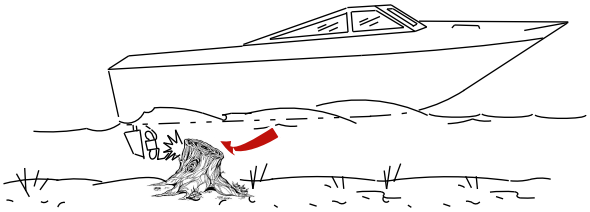
Guidare un'imbarcazione da diporto in presenza di onde e scie è considerata pratica normale. Tuttavia se la velocità durante questo tipo di attività è tale da causare il sollevamento parziale o totale della carena fuori dall'acqua, si corrono dei rischi, in particolare nel momento in cui l'imbarcazione rientra in acqua.

Il rischio principale è la possibilità che durante il salto l'imbarcazione cambi direzione. Di conseguenza durante l'ammaraggio l'imbarcazione potrebbe virare bruscamente. Un cambiamento repentino di direzione o una curva improvvisa possono scaraventare coloro che si trovano a bordo fuori dai sedili delle postazioni o fuoribordo.

Il salto di un'onda o di una scia può avere un'altra conseguenza, meno comune ma altrettanto pericolosa: se la prua si inclina eccessivamente verso il basso mentre l'imbarcazione è in aria, al contatto con l'acqua potrebbe immergersi temporaneamente. Ciò potrebbe causare un’improvvisa e pressoché totale decelerazione dell’imbarcazione, con conseguente rischio di caduta fuoribordo dei passeggeri. L'imbarcazione potrebbe inoltre subire una brusca virata.

Collisione con oggetti sommersi

Ridurre la velocità e procedere con cautela durante la navigazione in aree con fondali bassi o qualora si sospetti la presenza di ostacoli sommersi che potrebbero urtare i componenti della trasmissione che si trovano sotto la linea di galleggiamento, il timone o la carena.



7576

IMPORTANTE: per evitare infortuni o danni all'imbarcazione o al motore a causa di collisioni con oggetti galleggianti o sommersi, la cosa più importante è il controllo della velocità dell'imbarcazione. In tali condizioni la velocità massima dell'imbarcazione deve essere mantenuta tra 24 e 40 km/h (15-25 mph).

L'urto con oggetti galleggianti o sommersi può dare luogo a diversi tipi di incidenti, per esempio:

- L'imbarcazione può virare improvvisamente. Un cambiamento repentino di direzione o una virata improvvisa possono sbalzare i passeggeri dai sedili o fuori bordo.
- L'imbarcazione può subire una rapida riduzione di velocità, sbalzando i passeggeri dell'imbarcazione in avanti o fuori bordo.
- Si possono avere danni dovuti alla collisione di componenti della trasmissione situati sotto la linea di galleggiamento, del timone e/o dell’imbarcazione.

È necessario ricordare che per evitare infortuni o danni all'imbarcazione o al motore a causa di collisione con oggetti galleggianti o sommersi, una delle misure preventive più importanti è il controllo della velocità dell’imbarcazione Durante la navigazione in acque dove è nota la presenza di ostacoli sommersi, l'imbarcazione deve essere mantenuta a velocità minima di planata.

In caso di collisione con un oggetto sommerso, spegnere il motore non appena possibile e controllare che i componenti della trasmissione non siano rotti o allentati. Se sono presenti danni, o si sospetta che la presenza di danni, portare il gruppo motore a un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser per far eseguire un'accurata ispezione e le eventuali riparazioni.

È inoltre necessario verificare che l’imbarcazione non presenti squarci sullo scafo o sullo specchio di poppa o infiltrazioni d'acqua.

L'utilizzo dell'imbarcazione con danni ai componenti della trasmissione sotto la linea di galleggiamento, al timone o alla carena potrebbe causare ulteriori danni ad altri componenti del gruppo motore, oltre a influire sul controllo dell'imbarcazione. Qualora sia necessario continuare la navigazione, ridurre il più possibile la velocità.

⚠ AVVERTENZA

L'utilizzo di un'imbarcazione o di un motore che abbia riportato danni in una collisione può provocare danni al prodotto e infortuni gravi o mortali. Se l'imbarcazione è rimasta coinvolta in qualsiasi tipo di collisione, fare ispezionare e riparare l'imbarcazione o il gruppo motore a un concessionario autorizzato Mercury Marine.

Condizioni che influiscono sul funzionamento

Distribuzione del peso (passeggeri ed equipaggiamento) sull'imbarcazione

Lo spostamento del peso verso la parte posteriore (poppa) può:

- Causare l'aumento della velocità e del regime del motore
- Far sobbalzare la prua in acque mosse
- Aumentare il pericolo che le onde si riversino nell'imbarcazione al termine di una planata
- In casi estremi, ciò potrebbe far delfinare l'imbarcazione

Lo spostamento del peso verso la parte anteriore (prua) può:

- Agevolare le planate
- Migliorare la navigazione in acque agitate
- In casi estremi, ciò potrebbe causare una guida appruata

Il fondo dell'imbarcazione

Per mantenere la velocità massima il fondo dell'imbarcazione deve essere:

- Pulito, privo di organismi e incrostazioni marine
- Privo di deformazioni e praticamente piatto nel punto di contatto con l'acqua
- Liscio e lineare da prua a poppa

La vegetazione marina può accumularsi quando l'imbarcazione è attraccata. Rimuovere la vegetazione prima di utilizzare l'imbarcazione, in quanto può ostruire le prese dell'acqua con conseguente surriscaldamento del motore.

Cavitazione

La cavitazione si verifica quando il flusso dell'acqua non riesce a seguire il profilo di un oggetto sommerso che si sposti a velocità elevata sotto la linea di galleggiamento, per esempio la scatola ingranaggi o l'elica. La cavitazione aumenta la velocità dell'elica e al tempo stesso provoca il rallentamento dell'imbarcazione. La cavitazione può provocare una grave erosione della superficie della scatola ingranaggi o dell'elica. Le cause più comuni della cavitazione sono:

- Presenza di alghe o di altri detriti sull'elica
- Piegamento delle pale dell'elica
- Presenza di sbavature in rilievo o di bordi affilati sulle pale dell'elica

Ventilazione

La ventilazione è causata dall'introduzione di aria o di gas di scarico intorno all'elica, con conseguente accelerazione dell'elica e riduzione della velocità dell'imbarcazione. Le bolle d'aria urtano le pale dell'elica causando l'erosione della superficie delle pale. Se questo fenomeno persiste nel tempo, le pale dell'elica possono rompersi. L'eccessiva ventilazione dell'elica è normalmente causata da:

- Assetto del gruppo di trasmissione troppo alto
- Un anello diffusore dell'elica mancante
- Danni alla scatola ingranaggi o all'elica che permettano la fuoriuscita dei gas di scarico tra l'elica e la scatola ingranaggi.
- Installazione del gruppo di trasmissione troppo in alto sullo specchio di poppa

Altitudine e clima

I cambiamenti meteorologici e di altitudine influiscono sulle prestazioni del gruppo motore. La riduzione di prestazioni può essere dovuta a:

- Altitudine più elevata
- Aumento della temperatura
- Bassa pressione barometrica

- Elevata umidità

Affinché il motore fornisca prestazioni ottimali in condizioni atmosferiche variabili, è essenziale che sia dotato di un'elica che permetta al motore di funzionare ai valori massimi o quasi del regime di giri specificato per l'imbarcazione con carico normale in condizioni meteorologiche normali.

Nella maggior parte dei casi è possibile raggiungere il regime motore consigliato sostituendo l'elica con una di passo inferiore.

Operazioni preliminari

Rodaggio di 20 ore

IMPORTANTE: le prime 20 ore di funzionamento del motore costituiscono il periodo di rodaggio. L'osservanza delle istruzioni per il rodaggio è indispensabile per ottenere un consumo minimo di olio e prestazioni ottimali del motore. Durante il periodo di rodaggio, bisogna osservare le seguenti indicazioni:

- Durante le prime 10 ore di funzionamento non far girare il motore a un regime inferiore a 1500 giri/min. per periodi prolungati. Ingranare la marcia subito dopo aver avviato il motore e portare il regime sopra i 1500 giri/min. **se le condizioni consentono una navigazione sicura.**.
- Non mantenere il motore allo stesso regime per periodi di tempo prolungati.
- Non superare il 75% del regime massimo durante le prime 10 ore di funzionamento. Durante le successive 10 ore di funzionamento si può far girare il motore a regime massimo, ma per un massimo di 5 minuti alla volta.
- Evitare accelerazioni da regime minimo a regime massimo.
- Non far funzionare il motore a regime massimo prima di aver raggiunto la normale temperatura d'esercizio.
- Controllare frequentemente il livello dell'olio motore. Aggiungere olio se necessario. Durante il periodo di rodaggio è normale che vi sia un consumo elevato di olio.

Dopo il periodo di rodaggio

Per prolungare la durata del gruppo motore Mercury MerCruiser, rispettare le seguenti indicazioni:

- Accertarsi che l'elica consenta al motore di funzionare al regime di giri massimo o prossimo al regime massimo. Fare riferimento a **Specifiche** e **Manutenzione**.
- Utilizzare il motore a 3/4 del regime o meno. Evitare di mantenere il motore al regime massimo per periodi prolungati.
- Cambiare l'olio e sostituire il filtro dell'olio. Fare riferimento a **Manutenzione**.
- Cambiare l'olio della trasmissione e il filtro. Fare riferimento a **Manutenzione** (modelli con trasmissione ZF).[1.]

Controllo a fine prima stagione

Al termine della prima stagione di utilizzo, contattare un rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser per concordare un programma di manutenzione. Se il prodotto viene utilizzato tutto l'anno, contattare il proprio rivenditore dopo le prime 100 ore di funzionamento del motore, o una volta l'anno qualora il motore venga utilizzato meno di 100 ore l'anno.

1. Il fluido e il filtro devono essere sostituiti dopo le prime 25 ore e in seguito ogni 100 ore di utilizzo.

Sezione 4 - Specifiche

Indice

Regime di crociera - Tutti i modelli..... 56
Requisiti del combustibile..... 56
Grado del combustibile 56
Uso di benzina riformulata (ossigenata) (solo Stati Uniti) 56
Benzina contenente alcool 56
Olio motore..... 57
Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 58
Entrobordo 5.7 MPI ECT..... 58
Entrobordo 6.2 MPI ECT..... 58
Horizon 5.7 ECT..... 59
Horizon 6.2 ECT..... 59
Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2 60
Entrobordo 5.7 MPI..... 60
Entrobordo 6.2 MPI..... 60
Horizon 5.7..... 61
Horizon 6.2..... 62
Specifiche dei fluidi..... 62
Motore..... 62
Trasmissione..... 62

Regime di crociera - Tutti i modelli

I progressi nei materiali e nella progettazione consentono ai motori entrobordo attuali di funzionare a regimi più elevati rispetto ai modelli precedenti. Un regime più elevato comporta un significativo aumento di potenza sui motori nuovi e rappresenta una componente fondamentale delle prestazioni e dell'efficienza del motore. I materiali e la progettazione dei nuovi motori permettono di ottenere regimi più elevati senza cali di durata. L'uso di un'elica eccessiva per una determinata imbarcazione al fine di ridurre il regime di crociera ai livelli precedenti aumenta il rischio di danni al motore causati da detonazione e accensione prematura.

I regimi di crociera consigliati sono i seguenti:

Modello	Regime
5.7 MPI, 5.7 MPI ECT	3400-3800
Horizon 5.7, Horizon 5.7 ECT	
6.2 MPI, 6.2 MPI ECT	3600–4000
Horizon 6.2, Horizon 6.2 ECT	

Requisiti del combustibile

AVVISO
L'esaurimento totale del combustibile può provocare danni ai componenti del catalizzatore. Non svuotare mai completamente i serbatoi del combustibile durante l'utilizzo.

IMPORTANTE: l'uso di benzina scorretta può danneggiare il motore. I danni causati dall'uso di benzina non corretta vengono considerati danni da uso improprio e non sono coperti dalla garanzia limitata.

Grado del combustibile

I motori Mercury MerCruiser funzionano in modo efficiente con qualsiasi tipo di benzina senza piombo di buona marca che soddisfi i seguenti requisiti:

USA e Canada - Numero minimo di ottano 87 (R + M)/2. È possibile utilizzare anche benzina super con numero di ottano 92 (R +M)/2. Non usare benzina con piombo.

Per tutti gli altri paesi - Numero minimo di ottano 91 RON. È possibile utilizzare anche benzina super (98 RON). Qualora non fosse disponibile benzina senza piombo, utilizzare una buona marca di benzina contenente piombo.

Uso di benzina riformulata (ossigenata) (solo Stati Uniti)

In alcune aree degli Stati Uniti è richiesto l'uso di benzina riformulata, compatibile con il motore Mercury MerCruiser in uso. In questo tipo di combustibili vengono utilizzati 2 tipi di composti ossigenati: l'alcool (etanolo) e l'etere (MTBE o ETBE). Se nell'area di interesse il composto ossigenato utilizzato nella benzina è l'etanolo, fare riferimento a **Benzina contenente alcool**.

Benzina contenente alcool

Se la benzina usata nell'area geografica di interesse contiene metanolo (alcool metilico) o etanolo (alcool etilico), è importante conoscerne i possibili effetti collaterali, che sono più gravi se viene utilizzato il metanolo e il cui grado di gravità dipende dalla percentuale di alcool nel combustibile.

L'alcool nella benzina è in grado di assorbire l'umidità dell'aria e nel serbatoio del combustibile l'acqua e l'alcool si separano dalla benzina.

IMPORTANTE: I componenti dell'impianto di alimentazione del combustibile sul motore Mercury MerCruiser possono tollerare un contenuto di alcool nella benzina fino a un massimo del 10%. Per la percentuale che l'impianto di alimentazione del combustibile dell'imbarcazione in uso è in grado di sostenere, è necessario richiedere indicazioni specifiche sui componenti dell'impianto di alimentazione del combustibile dell'imbarcazione (serbatoio del combustibile, tubi di alimentazione del combustibile e raccordi) al costruttore dell'imbarcazione.

La benzina contenente alcool può causare l'aumento di:

- Corrosione delle parti metalliche
- Deterioramento dei componenti in plastica o gomma
- Permeazione del combustibile nei tubi di alimentazione del combustibile in gomma
- Difficoltà in fase di avviamento e durante il funzionamento

⚠ AVVERTENZA

La perdita di combustibile comporta il rischio di incendio o esplosione, con conseguenti infortuni gravi o mortali. Verificare periodicamente, in particolare dopo il rimessaggio, che nessun componente dell'impianto di alimentazione del combustibile presenti perdite, punti particolarmente molli o rigidi, rigonfiamenti o corrosioni. Qualsiasi traccia di perdite o deterioramento rende necessaria la sostituzione del componente interessato prima di riutilizzare il motore.

IMPORTANTE: se viene utilizzata benzina che contiene o potrebbe contenere alcool, è necessario aumentare la frequenza dei controlli di eventuali perdite e anomalie.
IMPORTANTE: quando si utilizza un motore Mercury MerCruiser con benzina contenente alcool, non tenere la benzina inutilizzata nel serbatoio del combustibile per lunghi periodi di tempo. Mentre nelle automobili i combustibili miscelati con alcool vengono consumati prima che abbiano il tempo di assorbire la quantità di umidità necessaria per causare danni, i frequenti periodi di inattività prolungata delle imbarcazioni favoriscono le condizioni in cui il fenomeno della separazione potrebbe avere luogo. Durante il rimessaggio è possibile che si verifichi una corrosione interna, qualora l'alcool elimini lo strato protettivo di olio dai componenti interni.

Olio motore

Per prestazioni ottimali e massima protezione del motore usare il seguente olio:

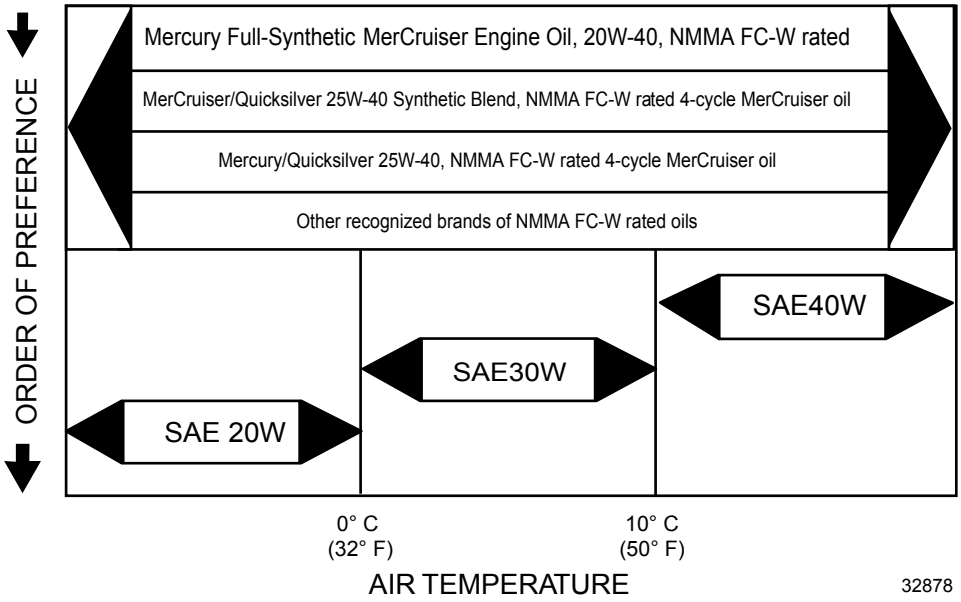
Applicazione	Olio consigliato
Tutti i motori MerCruiser	Olio motore completamente sintetico Mercury MerCruiser 20W-40 con classificazione NMMA FC-W

IMPORTANTE: i requisiti di lubrificazione dei motori catalizzati sono diversi da quelli dei motori non catalizzati. Alcuni lubrificanti per applicazioni marine contengono elevati livelli di fosforo che possono danneggiare l'impianto di catalizzazione dei motori MerCruiser: sebbene le prestazioni del motore possono essere accettabili, la prolungata esposizione ai lubrificanti con alto contenuto di fosforo causa danni al catalizzatore. È possibile che i catalizzatori danneggiati da lubrificanti con elevati livelli di fosforo non siano coperti dalla garanzia limitata MerCruiser.

Se l'olio motore Mercury MerCruiser Full-Synthetic 20W-40 non è disponibile, utilizzare i lubrificanti del seguente elenco (in ordine di preferenza). In caso di intervento di assistenza a un motore catalizzato, usare tali lubrificanti esclusivamente per brevi periodi di tempo.

1. Olio sintetico per motori MerCruiser a 4 tempi Mercury/Quicksilver 25W-40, classificazione NMMA FC-W
2. Olio per motori MerCruiser a 4 tempi Mercury/Quicksilver 25W-40, classificazione NMMA FC-W
3. Altre marche di buona qualità di olio per motori a 4 tempi con classificazione NMMA FC-W
4. Un olio detergente per uso automobilistico di buona qualità come da indicazioni dell'ultima riga della tabella operativa che segue

NOTA: *si sconsiglia l'uso di oli non detergenti, di oli multigradi (diversi da quelli specificati), di oli sintetici privi di classificazione FC-W, di oli di bassa qualità e di oli contenenti additivi solidi.*



Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT

Entrobordo 5.7 MPI ECT

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

NOTA: le specifiche della pressione dell'olio forniscono solo un riferimento generale e possono variare.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		224 kW (300 hp)
Cilindrata		5,7 l (350 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico (PCM-09), sensore di ossigeno riscaldato (HO2S), catalizzatore

Entrobordo 6.2 MPI ECT

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		239 kW (320 hp)
Cilindrata		6,2 l (377 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah

	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico (PCM-09), sensore di ossigeno riscaldato (HO2S), catalizzatore

Horizon 5.7 ECT

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		224 kW (300 hp)
Cilindrata		5,7 l (350 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico (PCM-09), sensore di ossigeno riscaldato (HO2S), catalizzatore

Horizon 6.2 ECT

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		239 kW (320 hp)
Cilindrata		6,2 l (377 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)

Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico (PCM-09), sensore di ossigeno riscaldato (HO2S), catalizzatore

Specifiche del motore - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

Entrobordo 5.7 MPI

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

NOTA: le specifiche della pressione dell'olio forniscono solo un riferimento generale e possono variare.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		224 kW (300 hp)
Cilindrata		5,7 l (350 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico del motore (EC)

Entrobordo 6.2 MPI

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		239 kW (320 hp)
Cilindrata		6,2 l (377 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,0 mm (0.040 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico del motore (EC)

Horizon 5.7

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		224 kW (300 hp)
Cilindrata		5,7 l (350 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,5 mm (0.060 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico del motore (EC)

Horizon 6.2

NOTA: le caratteristiche operative sono state ottenute e corrette in conformità a SAE J1228/ISO 8665 Crankshaft Power. Tutte le misurazioni sono state effettuate con il motore a temperatura di esercizio normale. Il regime di giri è stato misurato con contagiri di servizio di precisione e con motore alla normale temperatura di esercizio. La pressione dell'olio deve essere controllata con il motore a temperatura d'esercizio normale.

IMPORTANTE: Non utilizzare tipi di candela diversi su un motore. Tutte le candele devono avere lo stesso numero pezzo.

Potenza dell'albero dell'elica		239 kW (320 hp)
Cilindrata		6,2 l (377 in.3)
Amperaggio dell'alternatore	A caldo	72 A
	A freddo	65 A
Regime	Regime massimo	4600–5000
	Limitatore di giri	5150
	Minimo in folle	600
Pressione minima dell'olio	A 2000 giri/min	124 kPa (18 psi)
	A regime minimo	41 kPa (6 psi)
Termostato	Modelli con raffreddamento ad acqua di mare	71 °C (160 °F)
	Modelli MPI con raffreddamento a circuito chiuso	77 °C (170 °F)
Anticipo al minimo		Non regolabile
Ordine di accensione		1-8-4-3-6-5-7-2
Potenza nominale minima della batteria	Modelli non DTS	750 A di trascinamento a freddo, 950 A di trascinamento marino, 180 Ah
	Modelli DTS	800 A di trascinamento a freddo, 1000 A di trascinamento marino, 190 Ah
Tipo di candela		AC Platinum (AC 41-993)
		AC Platinum (AC 41-101)
Distanza fra gli elettrodi della candela		1,0 mm (0.040 in.)
Impianto di controllo delle emissioni		Controllo elettronico del motore (EC)

Specifiche dei fluidi

Motore

IMPORTANTE: usare sempre un'astina di livello per determinare la quantità esatta di olio o fluido necessaria.

Tutti i modelli	Capacità	Tipo di fluido
Olio motore (con filtro)	4,25 l (4.50 US qt)	Olio motore completamente sintetico Mercury MerCruiser 20W-40
Impianto di raffreddamento ad acqua di mare (solo in caso di preparazione per il funzionamento a basse temperature)	20 l (21 US qt)	Glicole propilenico e acqua purificata
Impianto di raffreddamento a circuito chiuso - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT	18 l (19 US qt)	Antigelo refrigerante a lunga durata Mercury o miscela 50/50 di antigelo a lunga durata con 5/100 di etilene glicolico e acqua purificata
Impianto di raffreddamento a circuito chiuso - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2	19 l (20 US qt)	

Trasmissione

Modello	Capacità	Tipo di fluido
5000A	2,84 l (3.00 US qt)	Fluido per trasmissione automatica Dexron III
5000V	3,30 l (3.50 US qt)	
71C In-Line	1,66 l (1.75 US qt)	Fluido per trasmissione automatica Dexron III
71C Gear Reduction	2,84 l (3.00 US qt)	
71C Remote V-Drive	1,66 l (1.75 US qt)	
72C In-Line	1,66 l (1.75 US qt)	Fluido per trasmissione automatica Dexron III
72C Gear Reduction	1,66 l (1.75 US qt)	
72C Remote V-Drive	1,66 l (1.75 US qt)	
72C V-Drive	3,79 l (4.00 US qt)	
63A	4,00 l (4.5 US qt)	Fluido per trasmissione automatica Dexron III

Modello	Capacità	Tipo di fluido
63V	4,00 l (4.5 US qt)	

NOTA: *Sulle applicazioni Walters V-Drive sono presenti due punti per gli interventi sui fluidi: la trasmissione e la scatola ingranaggi della trasmissione a V. Fare riferimento al manuale dell'operatore dei modelli Walter per le capacità e gli intervalli di manutenzione.*

Note:

Sezione 5 - Manutenzione

Indice

Responsabilità dell'operatore/proprietario..... 66
Responsabilità del rivenditore..... 66
Manutenzione..... 66
Consigli per la manutenzione eseguita personalmente..... 66
Ispezione..... 67
Programma di manutenzione - Modelli entrobordo..... 67
Manutenzione ordinaria..... 67
Manutenzione programmata..... 67
Registro di manutenzione..... 68
Olio motore..... 69
Controllo..... 69
Rabbocco..... 69
Cambio dell'olio e sostituzione del filtro..... 70
Pompa di scarico dell'olio motore..... 70
Sostituzione del filtro dell'olio..... 71
Olio della trasmissione..... 72
Controllo a motore caldo 72
Controllo a motore freddo 72
Cambio 72
Refrigerante del motore..... 72
Controllo..... 72
Rabbocco..... 73
Cambio..... 73
Pulizia del rompifiamma..... 74
Valvola di ventilazione del carter (PCV) 75
Sostituzione 75
Pulizia del silenziatore del comando dell'aria del minimo (IAC) 75
Filtro del combustibile separatore d'acqua..... 76
Modelli GEN III..... 76
Rimozione 76
Installazione 77
Batteria..... 77
Precauzioni per batterie di più motori EFI..... 77
Lubrificazione..... 78
Cavo dell'acceleratore..... 78
Tiranteria trasmissione..... 78
Cinghia di trasmissione a serpentina..... 79
Controllo 79
Sostituzione della cinghia e/o regolazione della tensione 80
Lavaggio del gruppo motore..... 80
Modelli Horizon 80
Con l'imbarcazione alata 82
Con l'imbarcazione in acqua 83

Responsabilità dell'operatore/proprietario

È responsabilità dell'operatore eseguire i dovuti controlli di sicurezza, assicurarsi che vengano seguite le istruzioni relative alla lubrificazione e alla manutenzione e riportare l'imbarcazione ad un rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser per l'espletamento di ispezioni periodiche.

Interventi di normale manutenzione e i pezzi di ricambio sono di responsabilità del proprietario/operatore dell'imbarcazione e, come tali, non sono considerati difetti di manodopera o di materiali ai fini della garanzia. La necessità di interventi di manutenzione è correlata all'uso individuale e alle abitudini di utilizzo.

Una corretta manutenzione e cura del gruppo motore garantiscono prestazioni e affidabilità ottimali e riducono al minimo le spese generali di esercizio. Per informazioni sulla manutenzione, rivolgersi al rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser.

Responsabilità del rivenditore

In generale, le responsabilità del rivenditore verso il cliente comprendono l'ispezione e la preparazione preconsegna:

- Assicurarsi che l'imbarcazione sia provvista di tutte le dotazioni di bordo.
- Prima della consegna, accertarsi che il gruppo motore Mercury MerCruiser e le altre apparecchiature siano in condizioni di funzionamento ottimali.
- Eseguire tutte le regolazioni necessarie per garantire la massima efficienza.
- Spiegare al cliente il funzionamento delle apparecchiature di bordo.
- Spiegare e dimostrare il funzionamento del gruppo motore e dell'imbarcazione.
- Fornire al cliente una copia della lista di controllo per l'ispezione preconsegna.
- Il rivenditore è tenuto a compilare la cedola di registrazione della garanzia e a spedirla alla fabbrica all'atto della vendita di ogni motore nuovo.

Manutenzione

⚠ AVVERTENZA

Un intervento di assistenza o di manutenzione eseguito senza scollegare la batteria può provocare danni e lesioni gravi o mortali in seguito a incendio, esplosione, scossa elettrica o avviamento accidentale del motore. Scollegare sempre i cavi dalla batteria prima di eseguire operazioni di manutenzione, assistenza, installazione o rimozione su componenti del motore o della trasmissione.

⚠ AVVERTENZA

I vapori di combustibile intrappolati nel vano motore possono provocare irritazioni, difficoltà di respirazione o possono incendiarsi, con conseguente rischio di espansione delle fiamme o esplosione. Ventilare sempre il vano motore prima di effettuare qualsiasi intervento di manutenzione sul gruppo motore.

IMPORTANTE: per l'elenco completo di tutti gli interventi di manutenzione programmata, consultare la tabella degli intervalli di manutenzione. Gli interventi di manutenzione, sostituzione o riparazione dei dispositivi e degli impianti di controllo delle emissioni possono essere eseguiti da un'officina o da un addetto scelti dal proprietario; alcuni altri interventi dovrebbero essere eseguiti esclusivamente da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser. Prima di effettuare procedure di manutenzione o riparazione non descritte in questo manuale, si raccomanda di acquistare e leggere attentamente un manuale di servizio Mercury MerCruiser.

NOTA: *i punti di manutenzione sono codificati a colori per agevolarne l'identificazione.*

Codici a colori dei punti di intervento per la manutenzione	
Giallo	Olio motore
Nero	Lubrificazione della trasmissione
Marrone	Fluido del servosterzo
Blu	Scarico o lavaggio

Consigli per la manutenzione eseguita personalmente

Le apparecchiature nautiche più recenti, come i gruppi motore Mercury MerCruiser, sono molto sofisticate dal punto di vista tecnico. Gli impianti di accensione elettronica e di erogazione di combustibili speciali consentono un notevole risparmio di combustibile, ma presentano un più alto grado di complessità per i meccanici non addestrati.

Se si desidera eseguire personalmente gli interventi di manutenzione, leggere i consigli riportati di seguito.

- Non effettuare alcuna riparazione senza aver prima letto attentamente tutte le precauzioni, le avvertenze e le procedure pertinenti. La sicurezza dell'operatore/proprietario è l'aspetto più importante.

- Se si intende eseguire personalmente la manutenzione del prodotto, si consiglia di ordinare il manuale di manutenzione per il modello in questione. Il manuale di manutenzione descrive le procedure corrette da seguire, ma è stato concepito per meccanici esperti e pertanto può contenere procedure di difficile comprensione. Non tentare di effettuare riparazioni se non si capiscono le procedure.
- Per eseguire alcuni interventi di riparazione sono necessari attrezzi e apparecchiature speciali. Se non si dispone di tali apparecchiature e/o attrezzi, non eseguire questi interventi in quanto si potrebbero provocare danni al motore di costo superiore a quello che un concessionario richiederebbe per eseguire l'intervento.
- Inoltre, se si smonta parzialmente il motore o il gruppo della trasmissione senza riuscire a riparare eventuali guasti, il meccanico del concessionario dovrà riassemblare i componenti e testarli per individuare il problema: i costi di questa operazione sono maggiori di quelli che si sosterrebbero rivolgendosi al concessionario immediatamente dopo aver rilevato un problema. A volte per correggere un problema è sufficiente una semplice regolazione.
- Non contattare telefonicamente il concessionario, il centro di assistenza o il produttore per cercare di ottenere la diagnosi di un problema o per richiedere informazioni su una procedura di riparazione: è difficile diagnosticare un problema al telefono.

I concessionari autorizzati sono le strutture più idonee per effettuare la manutenzione del gruppo motore e dispongono di meccanici qualificati e addestrati presso la fabbrica.

Si consiglia di rivolgersi al concessionario per i controlli periodici di manutenzione del gruppo motore, in particolare in autunno, per la preparazione del gruppo motore alla stagione invernale, e per la manutenzione prima della stagione diportistica. Ciò ridurrà il rischio di malfunzionamenti durante la stagione diportistica e consentirà di usare l'imbarcazione senza preoccupazioni.

Ispezione

Per ottenere sempre prestazioni ottimali dal motore e risolvere potenziali problemi prima che si verifichino, è necessario ispezionare il gruppo motore frequentemente e a intervalli regolari. Ispezionare attentamente l’intero gruppo motore, compresi tutti i componenti accessibili del motore.

- Controllare che non vi siano componenti, tubi o morsetti allentati, danneggiati o mancanti ed effettuare le sostituzioni necessarie.
- Verificare che i conduttori elettrici e delle candele non siano danneggiati.
- Rimuovere e ispezionare l’elica. Se è molto ammaccata, distorta o presenta crepe, rivolgersi al rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser.
- Riparare eventuali scheggiature e danni causati dalla corrosione alla finitura esterna del gruppo motore. Contattare il rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser.

Programma di manutenzione - Modelli entrobordo

Manutenzione ordinaria

NOTA: effettuare soltanto gli interventi di manutenzione pertinenti al gruppo motore in uso.

Intervallo dell'intervento	Intervento di assistenza da eseguire
All'inizio della giornata	• Controllare il livello dell'olio motore. L'intervallo può essere prolungato in base all'esperienza con il prodotto specifico. • Controllare il livello dell'olio della trasmissione.
Al termine della giornata	• Se il motore viene usato in acqua di mare, salmastra o inquinata, lavare il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento dopo ogni uso.
Una volta alla settimana	• Verificare che le prese dell'acqua non siano ostruite da vegetazione marina o detriti. • Ispezionare e pulire il filtro dell'acqua di mare, se in dotazione. • Controllare il livello del refrigerante. • Controllare il fluido della trasmissione.
Ogni due mesi o ogni 50 ore	• In caso di utilizzo in acqua di mare, salmastra o inquinata, applicare anticorrosivo Corrosion Guard al gruppo motore. • Controllare i collegamenti della batteria e il livello del fluido. • Verificare che i collegamenti degli strumenti e del cablaggio siano ben serrati. Pulire gli strumenti. Se il motore viene utilizzato in acqua salata, ridurre l'intervallo a 25 ore o 30 giorni, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo.

Manutenzione programmata

NOTA: effettuare soltanto gli interventi di manutenzione pertinenti al gruppo motore in uso.

Intervallo dell'intervento	Intervento di assistenza da eseguire
Dopo il rodaggio iniziale di 20 ore	Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro. • Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro. • Cambiare il fluido della trasmissione e il filtro. Sui modelli ZF Marine è necessario cambiare il fluido della trasmissione e il filtro per mantenere la copertura della garanzia.
Ogni 100 ore o una volta l'anno (a seconda dell'intervallo che trascorre per primo)	• Ritoccare la vernice del gruppo motore. • Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro. • Cambiare il fluido della trasmissione (modelli con trasmissione ZF). • Se le condizioni delle candele, dei fili delle candele e della calotta e del rotore del distributore sono state giudicate buone durante l'ispezione iniziale (come previsto in **Ogni 300 ore o una volta ogni 3 anni**), verificare le condizioni di tali componenti. Eseguire le sostituzioni necessarie. • Sostituire l'elemento del filtro del combustibile separatore d'acqua. • Pulire il rompifiamma, il silenziatore del comando dell'aria al minimo (motori MPI) e i tubi di ventilazione del basamento. Controllare la valvola di ventilazione del basamento (PCV), se in dotazione. ***NOTA:*** *Sui modelli MerCruiser V6 la valvola di ventilazione del basamento non può essere sottoposta a manutenzione in quanto è un componente interno del gruppo del coperchio valvole.* • Controllare le condizioni e la tensione delle cinghie. • Controllare che il livello di refrigerante e la concentrazione di antigelo siano corretti per fornire la protezione antigelo necessaria. Effettuare le correzioni necessarie. Fare riferimento alla sezione **Specifiche** .
Ogni 300 ore o una volta ogni 3 anni (a seconda dell'intervallo che trascorre per primo)	• Controllare che i supporti del motore siano saldamente serrati e, se necessario, serrarli alla coppia specificata. • Controllare le condizioni delle candele, dei fili delle candele e della calotta e del rotore del distributore, se in dotazione. Eseguire le sostituzioni necessarie. Se dal controllo risulta che le condizioni di questi componenti sono buone, ripetere il controllo ogni 100 ore o una volta all'anno, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo. • Controllare che i dispositivi di fissaggio dell'impianto elettrico non siano allentati, danneggiati o corrosi. • Verificare che le fascette stringitubo dell'impianto di raffreddamento e dell'impianto di scarico siano saldamente serrate. Controllare che entrambi gli impianti non siano danneggiati e non presentino perdite. • Smontare e controllare la pompa dell'acqua di mare e sostituire i componenti che mostrano segni di usura. • Pulire il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso. Pulire, ispezionare e testare il tappo di pressione. • Ispezionare i componenti dell'impianto di scarico. Se il gruppo motore è dotato di parzializzatori dell'acqua (valvole a cerniera), controllare che siano presenti e non mostrino segni di usura.
Ogni 5 anni	• Cambiare il refrigerante/antigelo. Eseguire il cambio ogni due anni se il refrigerante/antigelo in uso non è a lunga durata.

Registro di manutenzione

Registrare negli appositi spazi tutti gli interventi di manutenzione eseguiti sul motore. Conservare tutti gli ordini di lavoro e le ricevute.

Data	Intervento di manutenzione eseguito	Ore di funzionamento motore

Data	Intervento di manutenzione eseguito	Ore di funzionamento motore

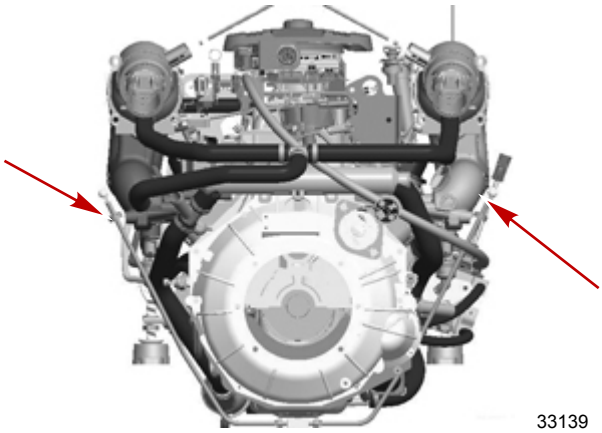
Olio motore

Controllo

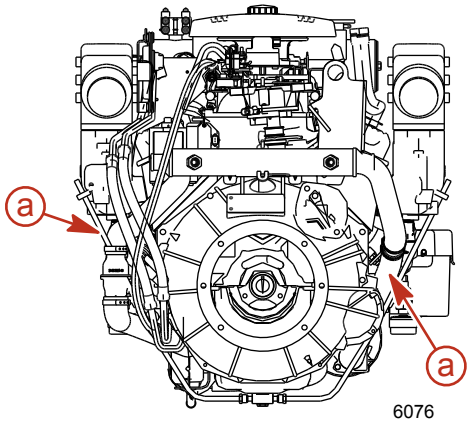
AVVISO
Lo scarico di olio, refrigerante e altri fluidi del motore e della trasmissione nell'ambiente è proibito dalla legge. Prestare attenzione a non disperdere o scaricare olio, refrigerante o altri fluidi nell'ambiente durante l'utilizzo o le operazioni di manutenzione dell'imbarcazione. È necessario conoscere le normative locali in materia di smaltimento o riciclo dei rifiuti e conservare e smaltire i fluidi in conformità.

1. Spegnere il motore. Tenere l'imbarcazione ferma in acqua per circa cinque minuti affinché l'olio rifluisca nella coppa dell'olio.
2. Rimuovere l'astina di livello, pulirla e installarla nuovamente nell'apposito tubo. Attendere 60 secondi affinché l'eventuale aria intrappolata spurghi.

   NOTA: *Installare l'astina di livello in modo che i contrassegni di livello dell'olio siano rivolti verso il lato posteriore del motore (estremità volano).*



Possibili posizioni dell'astina di livello - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT



Possibili posizioni dell'astina di livello - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

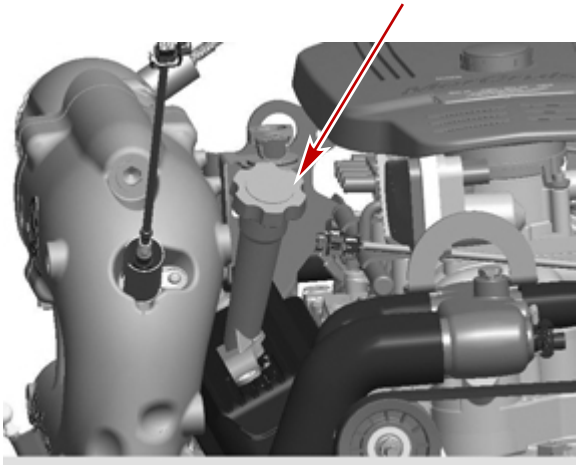
a - Tubo dell'astina di livello

3. Verificare il livello sull'astina, che deve essere compreso tra il livello di pieno (contrassegno "OK") e il contrassegno "ADD" (Aggiungi). Installare nuovamente l'astina di livello nell'apposito tubo. Se il livello dell'olio è basso, fare riferimento a **Rabbocco**.

Rabbocco

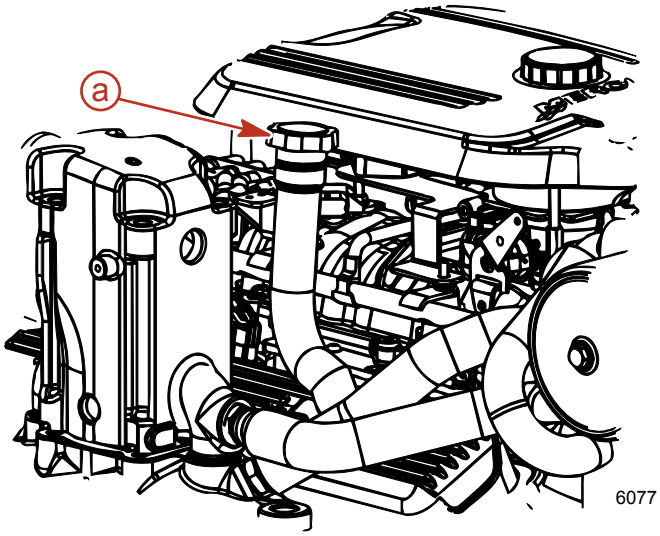
IMPORTANTE: Non aggiungere una quantità eccessiva di olio nel motore. Usare sempre l'astina di livello per determinare la quantità esatta di olio o fluido necessaria.

1. Rimuovere il tappo di rabbocco dell'olio.



33140

Tappo di rabbocco dell'olio - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT



Tappo di rabbocco dell'olio - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

a - Tappo di rabbocco dell'olio

2. Aggiungere olio motore del tipo specificato fino a raggiungere, senza superare, il contrassegno FULL (Pieno) o OK sull'astina di livello. Controllare di nuovo il livello dell'olio.
3. Installare nuovamente il tappo di rabbocco.

Tutti i modelli	Capacità	Tipo di fluido
Olio motore (con filtro)	4,25 l (4.5 US qt)	Olio motore completamente sintetico Mercury MerCruiser 20W-40

Cambio dell’olio e sostituzione del filtro

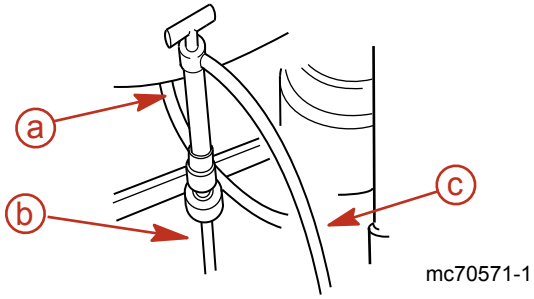
Fare riferimento a **Programma di manutenzione** per gli intervalli di cambio. L’olio motore deve essere cambiato prima del rimessaggio dell’imbarcazione.

IMPORTANTE: cambiare l’olio quando il motore è ancora caldo. L’olio caldo scorre più facilmente e porta all'esterno una maggior quantità di impurità. Utilizzare esclusivamente olio motore del tipo raccomandato (fare riferimento alla sezione Specifiche).

Pompa di scarico dell'olio motore

1. Allentare il filtro dell'olio per sfiatare l'impianto.
2. Estrarre l’astina di livello.

3. Installare la pompa dell'olio sul tubo dell'astina di livello.

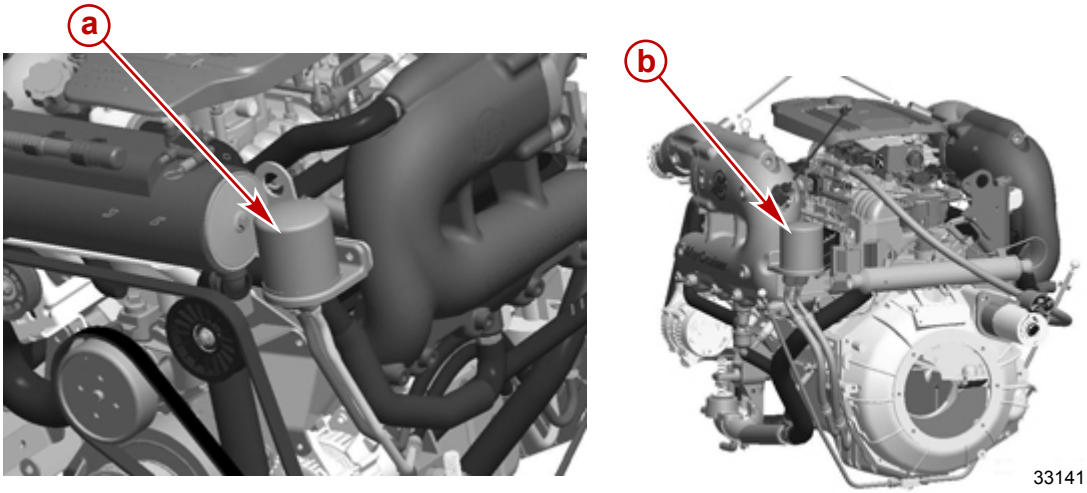


a - Pompa dell'olio tipica
b - Tubo dell'astina di livello
c - Tubo di scarico dell'olio

4. Inserire l'estremità del tubo flessibile della pompa dell'olio del basamento in un contenitore idoneo e, utilizzando l'impugnatura, pompare fino a vuotare il basamento.
5. Rimuovere la pompa.
6. Installare l'astina di livello.

Sostituzione del filtro dell'olio

1. Rimuovere e gettare il filtro dell'olio.



Posizione tipica del filtro dell'olio

a - Scarico in linea
b - Scarico con trasmissione a V

2. Lubrificare l'anello di tenuta del filtro nuovo con olio motore.
3. Installare e serrare a fondo il filtro dell'olio seguendo le istruzioni del produttore del filtro. Non serrare eccessivamente.
4. Rimuovere il tappo di rabbocco dell'olio.
5. Stabilire la quantità di olio motore necessaria usando l'astina di livello. Installare nuovamente l'astina di livello.
6. Aggiungere la quantità di olio del tipo consigliato necessaria per portare il livello alla tacca inferiore della gamma corretta sull'astina di livello.
7. Se necessario, tenere l'imbarcazione ferma in acqua e ripetere le fasi 5 e 6.

   NOTA: *Rabboccare 0,95 l (1 US qt) di olio motore per portare il livello dal contrassegno ADD (Aggiungi) alla zona contrassegnata con OK.*

Tutti i modelli	Capacità	Tipo di fluido
Olio motore (con filtro)	4,25 l (4.50 US qt)	Olio motore completamente sintetico Mercury MerCruiser 20W-40

8. Avviare il motore e farlo girare per tre minuti, controllando se sono presenti perdite.
9. Spegnere il motore e lasciare l'imbarcazione ferma in acqua per circa cinque minuti affinché l'olio rifluisca nella coppa dell'olio.

Olio della trasmissione

Controllo a motore caldo

1. Trasmissioni Velvet Drive – Spegnere il motore e controllare rapidamente il livello del fluido ruotando l'impugnatura a T in senso antiorario per rimuovere l'astina di livello. Il livello del fluido deve essere all'altezza del segno FULL (Pieno). Se il livello è basso, aggiungere fluido del tipo specificato attraverso il tubo dell'astina di livello.
2. Trasmissioni marine ZF – Spegnere il motore ed estrarre l'astina di livello per controllare il livello. Se il fluido è sotto il contrassegno superiore (Pieno), aggiungere fluido del tipo specificato attraverso il foro dell'astina di livello. non riempire eccessivamente. Reinstallare l'astina di livello avvitando completamente il tappo.
3. Trasmissioni a V Walter – Spegnere il motore ed estrarre l'astina di livello per controllare il livello. Se il fluido è sotto il contrassegno superiore (Pieno), aggiungere fluido del tipo specificato attraverso il gomito di sfiato. Non riempire eccessivamente. Reinstallare l'astina di livello avvitando completamente il tappo.

Controllo a motore freddo

NOTA: controllo del livello dell'olio a freddo: per facilitare il controllo del livello dell'olio, si può contrassegnare o incidere l'astina di livello con un segno indicante il livello dell'olio a freddo.

1. Seguire la procedura per il controllo dell'olio a caldo e lasciare l'imbarcazione a riposo per un'intera nottata.
   IMPORTANTE: affinché il controllo sia accurato, occorre spingere l'astina di livello fino in fondo al tubo.
2. Rimuovere l'astina di livello, pulirla e reinserirla.
3. Estrarre l'astina di livello, osservare il livello dell'olio a freddo e contrassegnarlo.
4. Reinserire l'astina di livello e serrare a fondo l'impugnatura a T. Non serrare eccessivamente.

Cambio

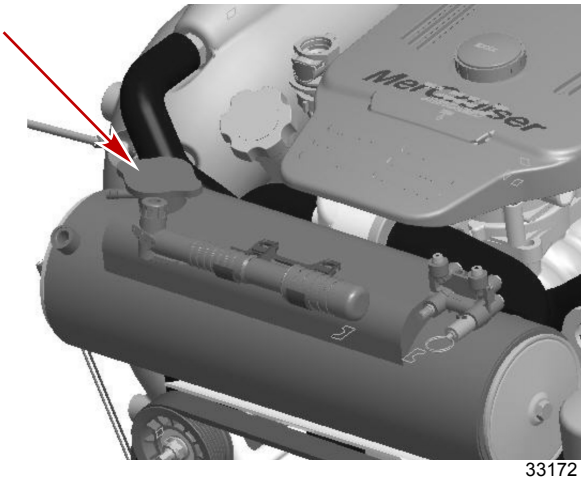
Contattare il concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Refrigerante del motore

Controllo

⚠ ATTENZIONE
Una perdita improvvisa di pressione può causare l'ebollizione e la fuoriuscita del refrigerante, con conseguente rischio di gravi ustioni. Attendere che il motore si raffreddi prima di rimuovere il tappo di pressione del refrigerante.

1. Rimuovere il tappo dallo scambiatore di calore e osservare il livello del fluido.

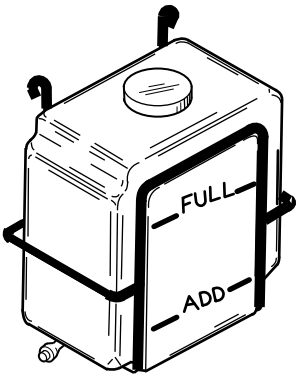


33172

Tappo dello scambiatore di calore

2. Il livello del refrigerante nello scambiatore di calore deve raggiungere il bordo inferiore del bocchettone di riempimento. Se il livello del refrigerante è basso, rivolgersi al concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.
3. Installare il tappo sullo scambiatore di calore.
   IMPORTANTE: durante l'installazione del tappo di pressione verificare che sia serrato fondo sul bocchettone di riempimento.
4. Portare il motore alla normale temperatura di esercizio e controllare il livello del refrigerante nella vaschetta di recupero del liquido refrigerante.

5. Il livello del refrigerante deve essere compreso tra i segni ADD (Rabboccare) e FULL (Pieno).



6102

6. Aggiungere il fluido del tipo specificato, se necessario.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
122	Antigelo/refrigerante a lunga durata	Impianto di raffreddamento a circuito chiuso	92-877770K1

Rabbocco

AVVISO

l'uso di antigelo a base di glicole propilenico nell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso può provocare danni all'impianto di raffreddamento o al motore. Riempire l'impianto di raffreddamento a circuito chiuso con una soluzione antigelo a base di etilene glicolico adatta alla temperatura più bassa a cui il motore sarà esposto.

AVVISO

Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiarsi. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

AVVISO

L'aria intrappolata nell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso può provocare il surriscaldamento del motore, con conseguenti danni al motore. Per ridurre il rischio che si formino sacchi di aria durante il primo riempimento dell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso, posizionare l'imbarcazione in modo che la parte anteriore del motore sia più in alto della parte posteriore.

NOTA: *aggiungere refrigerante solo quando il motore è alla normale temperatura d'esercizio.*

1. Rimuovere il tappo di rabbocco dalla vaschetta di recupero del liquido refrigerante. Controllare la guarnizione e sostituirla, se necessario.
   IMPORTANTE: il refrigerante scorre a elevata velocità nell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso. Regimi minimi più alti possono provocare la formazioni di sacche d'aria nell'impianto, rendendo più difficili le procedure di disaerazione. Durante il rabbocco dell'impianto o la disaerazione mantenere il regime al minimo.
2. Riempire fino al contrassegno "FULL" (Pieno) con refrigerante del tipo specificato.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
122	Antigelo/refrigerante a lunga durata	Impianto di raffreddamento a circuito chiuso	92-877770K1

3. Controllare se la concentrazione di antigelo è adatta per la protezione richiesta e correggerla, se necessario. Fare riferimento a **Specifiche** .
4. Installare il tappo di rabbocco sulla vaschetta di recupero del refrigerante.

Cambio

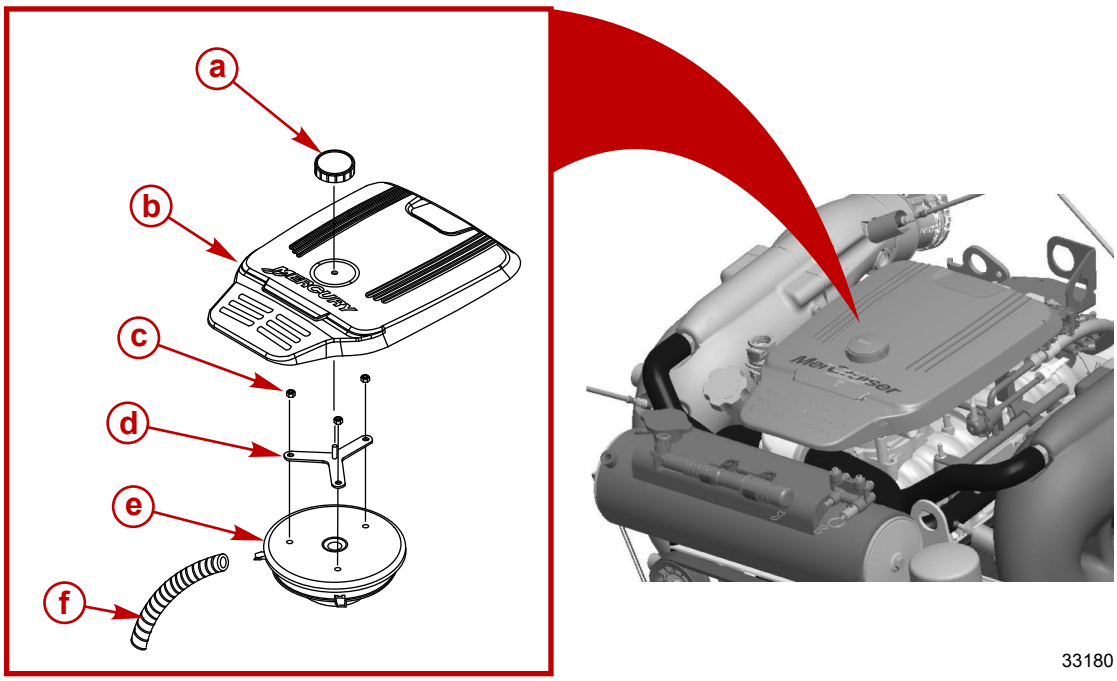
Rivolgersi al proprio concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Pulizia del rompifiamma

⚠ AVVERTENZA

Il combustibile è una sostanza infiammabile ed esplosiva. Accertarsi che la chiavetta di avviamento sia in posizione di spegnimento e che il cavo salvavita sia posizionato in modo che il motore non possa essere avviato. Non fumare ed evitare la presenza di scintille o fiamme libere nell'area durante gli interventi di manutenzione. Mantenere l'area di lavoro ben ventilata ed evitare un'esposizione prolungata ai fumi. Prima di avviare il motore controllare sempre che non siano presenti perdite e pulire immediatamente il combustibile eventualmente versato.

1. Rimuovere il coperchio del motore.
2. Scollegare e rimuovere il tubo di ventilazione del carter dal raccordo sul rompifiamma e sul coperchio valvole.
3. Rimuovere il rompifiamma.



33180

a - Manopola del coperchio del motore
b - Coperchio del motore
c - Dadi del rompifiamma
d - Supporto di montaggio del coperchio
e - Rompifiamma
f - Tubo di ventilazione del carter

4. Pulire il rompifiamma con acqua tiepida e un detergente delicato.
5. Controllare che il rompifiamma non presenti fori, crepe o segni di usura. Sostituire se necessario.
6. Attendere che il rompifiamma si asciughi completamente all'aria prima dell'uso.
7. Pulire il tubo di ventilazione del carter con acqua tiepida e un detergente delicato. Asciugare con aria compressa o attendere che si asciughi completamente all'aria.
8. Controllare che il tubo di ventilazione del carter non presenti crepe o segni di usura Sostituire se necessario.
9. Installare il rompifiamma e la relativa staffa. Serrare i dadi della staffa del rompifiamma.

Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Dado della staffa del rompifiamma	12	106	–

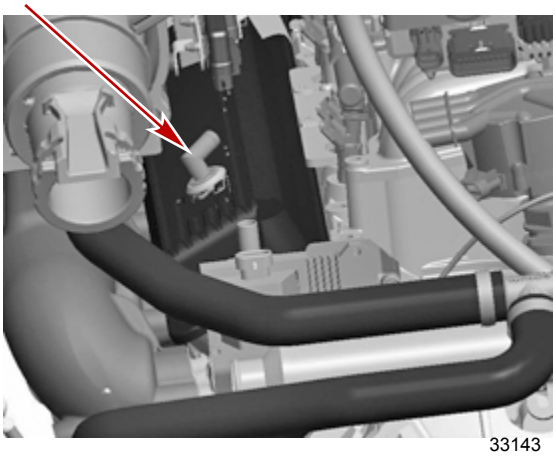
10. Collegare il tubo di ventilazione del carter al raccordo sul rompifiamma e sul coperchio valvole.
11. Installare il coperchio del motore.

Valvola di ventilazione del carter (PCV)

Sostituzione

IMPORTANTE: utilizzare esclusivamente pezzi di ricambio Mercury MerCruiser per garantire la conformità dei componenti alle normative sulle emissioni.

1. Rimuovere la valvola PCV dal coperchio valvole di babordo.



a - Valvola di ventilazione del carter (tubo flessibile non presente in figura)

2. Scollegare la valvola PCV dal tubo e gettarla.
3. Installare una valvola PCV nuova nel coperchio valvole e collegare nuovamente il tubo.
4. Verificare che la valvola PCV sia saldamente in sede nel coperchio valvole.

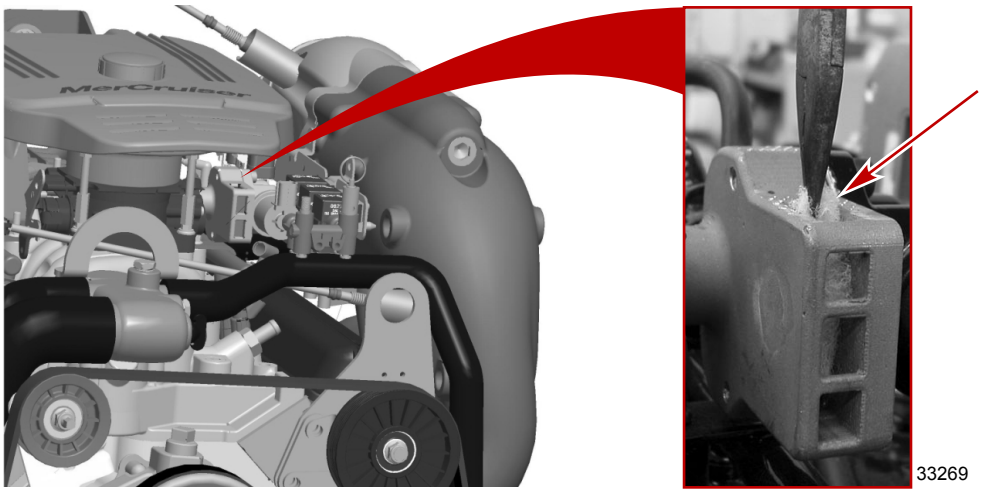
Pulizia del silenziatore del comando dell'aria del minimo (IAC)

⚠ AVVERTENZA

Il combustibile è una sostanza infiammabile ed esplosiva. Accertarsi che la chiavetta di avviamento sia in posizione di spegnimento e che il cavo salvavita sia posizionato in modo che il motore non possa essere avviato. Non fumare ed evitare la presenza di scintille o fiamme libere nell'area durante gli interventi di manutenzione. Mantenere l'area di lavoro ben ventilata ed evitare un'esposizione prolungata ai fumi. Prima di avviare il motore controllare sempre che non siano presenti perdite e pulire immediatamente il combustibile eventualmente versato.

NOTA: *il silenziatore del comando IAC può essere installato nel corpo del carburatore oppure nell'adattatore del comando IAC. Per individuare il silenziatore del comando IAC rimuovere il coperchio del motore.*

1. Rimuovere il coperchio del motore.
2. Rimuovere il silenziatore del comando IAC.



Silenziatore del comando dell'aria del minimo (IAC) installato nell'adattatore del comando IAC

3. Controllare che il silenziatore del comando IAC non presenti fori, fessure o segni di deterioramento. Sostituire il silenziatore del comando IAC se presenta danni.

IMPORTANTE: evitare che il detergente entri in contatto con i collegamenti elettrici e non utilizzare un detergente che contenga metil-etil-chetone.

4. Pulire il silenziatore del comando IAC con acqua tiepida e un detergente delicato. Sostituire se necessario.
5. Attendere che il silenziatore del comando IAC sia perfettamente asciutto, quindi installarlo.

Filtro del combustibile separatore d'acqua

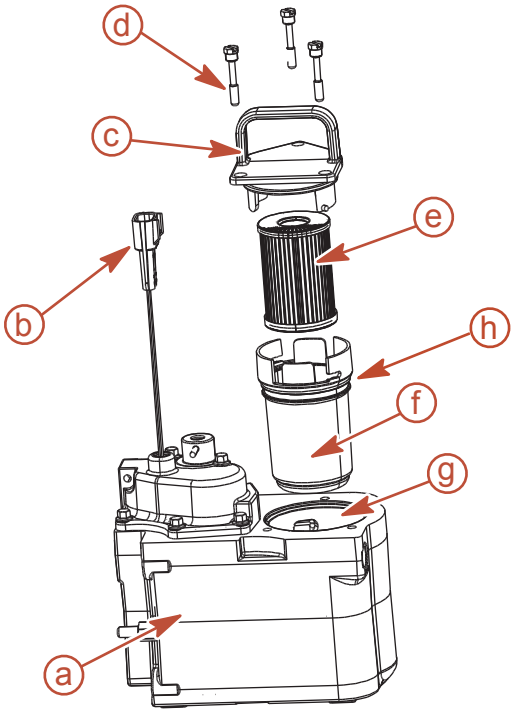
⚠ AVVERTENZA

Il combustibile è una sostanza infiammabile ed esplosiva. Accertarsi che la chiavetta di avviamento sia in posizione di spegnimento e che il cavo salvavita sia posizionato in modo che il motore non possa essere avviato. Non fumare ed evitare la presenza di scintille o fiamme libere nell'area durante gli interventi di manutenzione. Mantenere l'area di lavoro ben ventilata ed evitare un'esposizione prolungata ai fumi. Prima di avviare il motore controllare sempre che non siano presenti perdite e pulire immediatamente il combustibile eventualmente versato.

⚠ ATTENZIONE

Se la pressione dell'impianto di alimentazione del combustibile non viene scaricata, il combustibile uscirà a getto con conseguente rischio di incendio o esplosione. Attendere che il motore sia completamente freddo e scaricare tutta la pressione del combustibile prima di intervenire su un componente dell'impianto di alimentazione del combustibile. Proteggere sempre gli occhi e la pelle dal combustibile sotto pressione e dai vapori.

Modelli GEN III



8837

- **a -** Modulo di raffreddamento del combustibile
- **b -** Cablaggio del modulo di raffreddamento del combustibile
- **c -** Tappo del filtro
- **d -** Vite di tenuta del gruppo del filtro
- **e -** Elemento del filtro del combustibile
- **f -** Coppa del filtro
- **g -** Serbatoio del filtro del modulo di raffreddamento del combustibile
- **h -** O-ring

Rimozione

1. Attendere che il motore si sia raffreddato.

   NOTA: *Mercury MerCruiser consiglia di lasciare il motore spento per almeno 12 ore prima di rimuovere il filtro.*
2. Chiudere la valvola di alimentazione del combustibile, se in dotazione.
3. Scollegare il cablaggio del modulo di raffreddamento del combustibile dal cablaggio del motore.
4. Portare la chiavetta di avviamento in posizione di avvio e lasciare girare il motorino di avviamento per 5 secondi.
5. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "OFF" (Spento).
6. Allentare tutte le viti di tenuta del gruppo del filtro in modo da poterle rimuovere dal modulo di raffreddamento del combustibile. Non rimuovere le viti di tenuta del gruppo del filtro dal tappo del filtro.
7. Rimuovere il gruppo del filtro afferrando l'apposita impugnatura sul gruppo e tirandolo verso l'alto. Non rimuovere il gruppo del filtro dal modulo di raffreddamento del combustibile a questo punto della procedura.

8. Scaricare completamente eventuali residui di combustibile nel gruppo del filtro dalla parte inferiore del gruppo all'interno del serbatoio del filtro del modulo di raffreddamento del combustibile.
9. Rimuovere la coppa del filtro dal tappo del filtro afferrando il tappo e ruotandolo in senso orario tenendo ferma la coppa.
10. Rimuovere l'elemento del filtro del combustibile separatore d'acqua dalla coppa del filtro e collocarlo in un contenitore pulito omologato.
11. Eliminare eventuali detriti o acqua che possono essersi infiltrati nella coppa del filtro.

Installazione

1. Installare un nuovo elemento del filtro del combustibile separatore d'acqua nella coppa del filtro. Spingere l'elemento nella coppa in modo che si inserisca saldamente nella sede.
2. Installare un nuovo o-ring nella coppa del filtro.
3. Fissare il tappo del filtro alla coppa del filtro afferrando il tappo e ruotandolo in senso antiorario, tenendo ferma la coppa finché il tappo si blocca in posizione.
4. Installare delicatamente il gruppo del filtro del combustibile nel modulo di raffreddamento del combustibile, evitando spandimenti di combustibile, quindi allineare le viti del tappo del filtro ai fori per le viti del modulo di raffreddamento del combustibile. Serrare a mano le viti di tenuta del gruppo del filtro.
5. Controllare che il tappo del filtro sia saldamente inserito nel modulo di raffreddamento del combustibile, quindi serrare tutte le viti di tenuta del gruppo del filtro.

Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Vite di tenuta del gruppo del filtro	6	53	

6. Aprire la valvola di alimentazione del combustibile, se in dotazione.
7. Collegare di nuovo il cablaggio del modulo di raffreddamento del combustibile al cablaggio del motore.
8. Ventilare il vano motore.

AVVISO

Una quantità insufficiente di acqua di raffreddamento provoca danni alla pompa dell'acqua e il surriscaldamento del motore. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

9. Erogare acqua di raffreddamento al motore.
10. Avviare il motore. Controllare che attorno al gruppo del filtro del combustibile non siano presenti perdite di combustibile○. In caso di perdite, spegnere immediatamente il motore. Controllare di nuovo l'installazione del filtro, pulire il combustibile versato e ventilare in modo adeguato il vano motore. Se le perdite si ripresentano, spegnere immediatamente il motore e rivolgersi a un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Batteria

Consultare le istruzioni e le avvertenze fornite con la batteria. Se il materiale informativo non è disponibile, attenersi alle seguenti procedure.

⚠ AVVERTENZA

La ricarica di una batteria quasi scarica sull'imbarcazione e l'uso di cavi di avviamento con una batteria ausiliaria per avviare il motore può provocare infortuni gravi o danni al prodotto in seguito a incendio o esplosione. Rimuovere la batteria dall'imbarcazione e ricaricarla in una area ventilata e lontana da scintille o fiamme libere.

⚠ AVVERTENZA

Una batteria in funzione o in carica produce gas che può incendiarsi ed esplodere diffondendo acido solforico, in grado di provocare gravi ustioni. Mantenere l'area attorno alla batteria ben ventilata e indossare accessori protettivi quando si manipola o si interviene su batterie.

Precauzioni per batterie di più motori EFI

Alternatori: gli alternatori sono concepiti per caricare la batteria che fornisce energia elettrica al motore sul quale l'alternatore è installato. Quando sono collegate batterie per due motori diversi, la corrente di carica per entrambe le batterie viene fornita da un solo alternatore. Di solito non è necessario che l'alternatore dell'altro motore fornisca corrente di carica.

Modulo di controllo elettronico (ECM) EFI: il modulo ECM richiede una fonte di voltaggio stabile. Durante l'utilizzo contemporaneo di più motori è possibile che un dispositivo elettrico di bordo presenti un picco improvviso di assorbimento della tensione della batteria del motore, con conseguente calo della tensione sotto il livello minimo richiesto dal modulo ECM. Inoltre è possibile che l'alternatore dell'altro motore inizi a caricare la batteria, provocando un picco di tensione nell'impianto elettrico del motore.

In entrambi i casi il modulo ECM potrebbe spegnersi. Quando la tensione torna entro i limiti richiesti dal modulo ECM, il modulo si ripristina automaticamente e il motore riprende a funzionare normalmente. Il modulo ECM si spegne e si ripristina molto rapidamente e potrebbe sembrare solo la perdita di un colpo del motore.

Batterie: sulle imbarcazioni dotate di più gruppi motore EFI, ciascun motore deve essere collegato alla propria batteria per garantire un generatore di tensione stabile per il modulo ECM del motore.

Interruttori delle batterie: gli interruttori delle batterie devono essere sempre posizionati in modo che ciascun motore sia alimentato dalla propria batteria. Non azionare i motori se gli interruttori sono in posizione per entrambi o tutti. In caso di emergenza è possibile utilizzare la batteria di un altro motore per avviare un motore la cui batteria è completamente scarica.

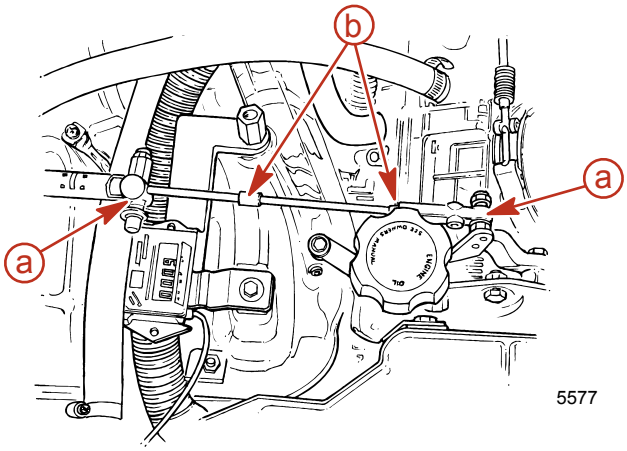
Staccabatteria: è possibile utilizzare staccabatteria per caricare una batteria ausiliaria utilizzata per alimentare accessori dell'imbarcazione. Utilizzarli per caricare la batteria di un altro motore dell'imbarcazione solo se specificamente concepiti per tale scopo.

Generatori: la batteria del generatore deve essere considerata come una batteria di un altro motore.

Lubrificazione

Cavo dell'acceleratore

1. Lubrificare i punti di articolazione e le superfici di contatto della guida.



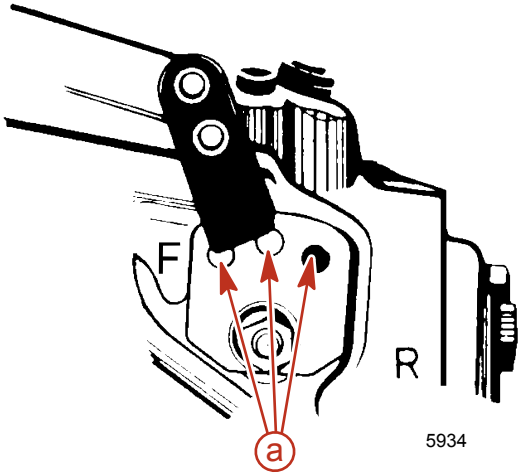
a - Punti di articolazione
b - Superfici di contatto della guida

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
	Olio motore sintetico MerCruiser Engine Oil SAE25W-40	Punti di articolazione del cavo dell'acceleratore	92-883725K01

Tiranteria trasmissione

IMPORTANTE: la sfera a fungo deve essere centrata nel foro di fermo corrispondente a ciascuna delle posizioni F-N-R (Marcia avanti, Folle, Retromarcia).

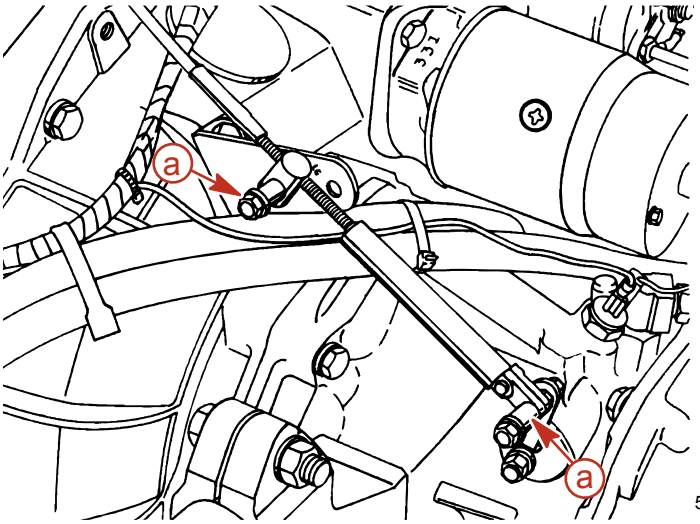
1. Lubrificare la sfera di fermo e i fori della leva del cambio.



Trasmissione in linea

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
	Olio motore sintetico MerCruiser Engine Oil SAE25W-40	Sfera di fermo e fori della leva del cambio	92-883725K01

2. Lubrificare i punti di articolazione del cavo del cambio.



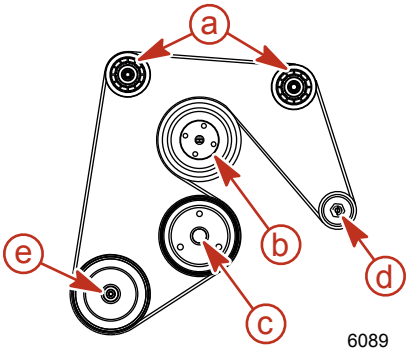
a - Punti di articolazione

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
	Olio motore sintetico MerCruiser Engine Oil SAE25W-40	Punti di articolazione cavo del cambio	92-883725K01

Cinghia di trasmissione a serpentina

⚠ AVVERTENZA

Il controllo delle cinghie con il motore in funzione può causare infortuni gravi o mortali. Spegnere il motore e rimuovere la chiavetta di avviamento prima di regolare la tensione o controllare le cinghie.



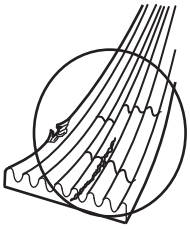
a - Puleggia tendicinghia
b - Puleggia della pompa di circolazione
c - Puleggia dell'albero a gomiti
d - Puleggia dell'alternatore
e - Puleggia della pompa dell'acqua di mare

Controllo

1. Controllare che la tensione della cinghia di trasmissione sia corretta e la cinghia non presenti:
   - Usura eccessiva
   - Crepe

     NOTA: *piccole crepe trasversali (nel senso della larghezza della cinghia) possono essere accettabili. Fessure longitudinali (nel senso della lunghezza della cinghia) che uniscono le crepe trasversali NON sono accettabili.*
   - Sfilacciamenti
   - Superfici rese lucide dal calore eccessivo

- Tensione corretta - 13 mm (1/2 in.) di flessione della cinghia devono essere misurati con una pressione moderata del pollice nel punto che rappresenta la distanza massima tra le due pulegge.

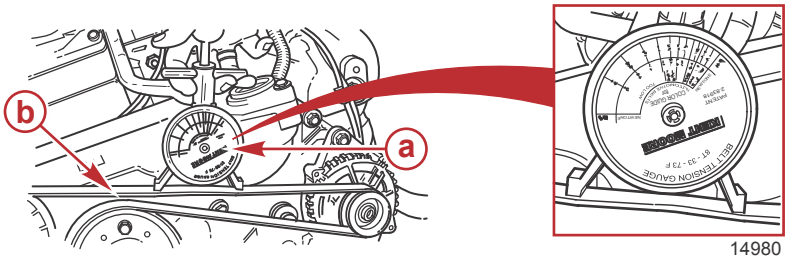

mc75130-1

Sostituzione della cinghia e/o regolazione della tensione

IMPORTANTE: se si intende riutilizzare la cinghia, installarla nello stesso senso di rotazione in cui era stata installata in precedenza.

NOTA: *la flessione della cinghia deve essere misurata sulla cinghia nel punto di distanza massima tra le due pulegge.*

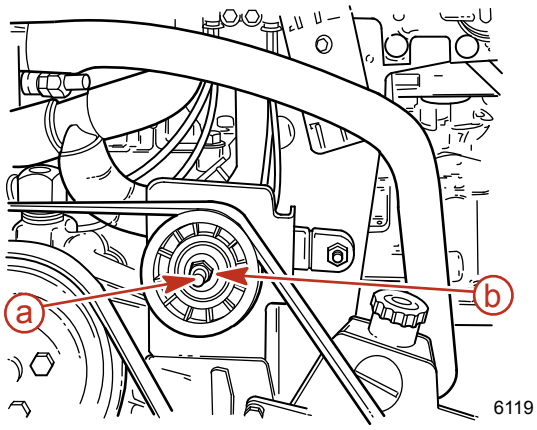
1. Allentare il controdado da 16 mm (5/8 in.) sul prigioniero di registro.
2. Ruotare il prigioniero di registro e allentare la cinghia.
3. Se è necessario installare una nuova cinghia di trasmissione a serpentina, rimuovere la cinghia vecchia e installare una nuova cinghia sulle pulegge.
4. Posizionare una chiave sul controdado del prigioniero di registro da 16 mm (5/8 in.) .
5. Usare una chiave a tubo da 8 mm (5/16 in.) e serrare il prigioniero di registro per regolare la flessione della cinghia.
6. Controllare che la flessione sia corretta usando uno dei 2 seguenti metodi:
   a. Premere con il pollice sul tratto più lungo della cinghia esercitando una pressione moderata. La flessione corretta è di 13 mm (1/2 in.).
   b. Fissare un tensiometro della cinghia Kent Moore© alla cinghia. Sul tensiometro sono presenti scale di misurazione diverse per cinghie nuove e usate.



14980

a - Tensiometro della cinghia Kent Moore©
b - Cinghia a serpentina

7. Mantenere il prigioniero di registro alla tensione corretta della cinghia e serrare il controdado da 16 mm (5/8 in.).



6119

a - Prigioniero di registro da 8 mm (1/16 in.)
b - Controdado da 16 mm (5/8 in.)

8. Utilizzare il motore per un breve periodo di tempo e controllare nuovamente la tensione della cinghia.

Lavaggio del gruppo motore

Modelli Horizon

NOTA: *È necessario effettuare il lavaggio soltanto dopo l'uso in acqua di mare, salmastra, ricca di minerali o inquinata. Per ottenere risultati ottimali, si raccomanda comunque di eseguire il lavaggio dopo ogni utilizzo.*

1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) o rimuovere il tubo flessibile della presa dell'acqua e tappare la presa.
2. Collegare il raccordo a collegamento rapido a un tubo dell'acqua.
3. Rimuovere il tappo blu dalla presa di lavaggio del motore.

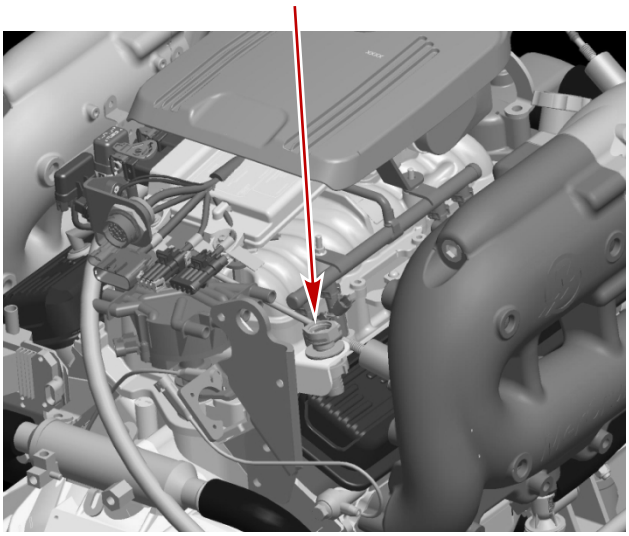
AVVISO

Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiarsi. Durante l'utilizzo fornire sempre una quantità di acqua sufficiente alle prese dell'acqua.

AVVISO

Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

4. Inserire il raccordo a collegamento rapido e il tubo dell'acqua nella presa di lavaggio sul motore facendoli scattare in posizione.



33389

In figura trasmissione a V (il modello in linea è simile)

5. Aprire completamente la mandata dell'acqua.
6. Avviare il motore entro 15 secondi.
7. Far girare il motore a un regime di 1300 giri/min. +/- 100 giri/min.
8. Attendere che il motore raggiunga la temperatura di esercizio normale. Osservare l'indicatore della temperatura sul cruscotto e verificare che il motore non si surriscaldi.
9. Lavare il motore per un minimo di 10 minuti o fino a che l'acqua di scarico non appare pulita.
10. Spegnere il motore.

AVVISO

Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

11. Chiudere la mandata dell'acqua entro 15 secondi dallo spegnimento del motore.
12. Scollegare il raccordo a collegamento rapido e il tubo dell'acqua dalla presa di lavaggio sul motore premendo il pulsante di rilascio sulla presa.
13. Collegare al motore successivo, se in dotazione, e ripetere la procedura.
14. Chiudere la sorgente d'acqua.
15. Rimuovere il raccordo a collegamento rapido dal tubo dell'acqua.
16. Installare nuovamente il tappo blu sulla presa di lavaggio sul motore.
17. Aprire la valvola della presa dell'acqua di mare (se in dotazione) o stappare e ricollegare il tubo della presa d'acqua prima di azionare il motore.

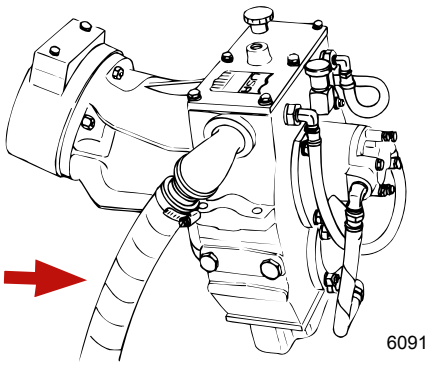
NOTA: Se l'unità viene rimessata in acqua, la valvola di presa dell'acqua di mare deve rimanere chiusa fino all'utilizzo. Se l'unità viene alata per il rimessaggio, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare.

Con l'imbarcazione alata

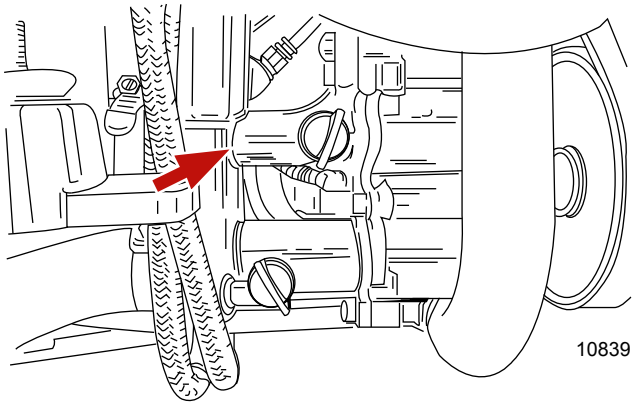
IMPORTANTE: Il lavaggio del gruppo motore è più efficace se eseguito con l'imbarcazione in secca.
IMPORTANTE: Il lavaggio è necessario se il gruppo motore è stato utilizzato in acqua salata, salmastra, ricca di minerali o inquinata. Per ottenere i migliori risultati si consiglia di eseguire il lavaggio dopo ogni uscita e prima della stagione fredda o di prolungati periodi di rimessaggio.

⚠ AVVERTENZA
Eliche in rotazione possono provocare infortuni gravi o mortali. Non eseguire interventi su un'imbarcazione alata se l'elica è installata. Prima di installare o rimuovere un'elica, portare il gruppo di trasmissione in folle e innestare l'interruttore del cavo salvavita per evitare l'avvio accidentale del motore. Collocare un blocco di legno tra la pala dell'elica e la piastra antiventilazione.

1. **Modelli con trasmissione a V Walter:**
   a. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) e scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione.
   b. Se la valvola di presa dell'acqua di mare non è presente, scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione e tappare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare.



   c. Utilizzare un connettore corretto e collegare il tubo dell'acqua di lavaggio al raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione.
   d. Passare alla fase 3.
2. **Tutti gli altri modelli:**
   a. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) e quindi scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso della pompa dell'acqua di mare.
   b. Se non è presente una valvola di presa dell'acqua di mare, scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dalla pompa dell'acqua di mare e tappare il tubo.



   c. Utilizzare un adattatore idoneo e collegare il tubo di lavaggio collegato alla fonte di acqua alla presa dell'acqua della pompa dell'acqua di mare.
   d. Passare alla fase 3.

AVVISO

Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

3. Aprire completamente la fonte d'acqua per fornire la portata d'acqua massima.
4. Portare il telecomando in posizione di regime minimo in folle.
5. Avviare immediatamente il motore.

AVVISO

Portando il motore a regimi elevati fuori dall'acqua si crea aspirazione, che può determinare il cedimento del tubo di mandata dell'acqua e il surriscaldamento del motore. Non superare il regime di 1400 giri/min. fuori dall'acqua in assenza di un flusso adeguato di acqua di raffreddamento.

6. Premere il pulsante di accelerazione in folle e far avanzare lentamente l'acceleratore fino a quando il motore non raggiunge i 1300 giri/min (± 100 giri/min).
7. Osservare l'indicatore di temperatura dell'acqua e assicurarsi che la temperatura del motore sia normale.
8. Far girare il motore con la trasmissione in folle per almeno 10 minuti.
9. *Gruppi motore utilizzati in acqua salata, salmastra, ricca di minerali o inquinata:* far girare il motore fino a quando l'acqua scaricata non è pulita.
10. Riportare lentamente l'acceleratore in posizione di regime minimo.

AVVISO

Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

11. Spegnere il motore.
12. Chiudere immediatamente la mandata dell'acqua e rimuovere il collegamento per dispositivo di lavaggio.
13. Installare il tubo di aspirazione dell'acqua sulla presa dell'acqua della pompa dell'acqua di mare o della trasmissione a V.
14. Serrare a fondo la fascetta stringitubo.
15. Collegare al motore successivo, se in dotazione, e ripetere la procedura.

Con l'imbarcazione in acqua

IMPORTANTE: Il lavaggio del gruppo motore è più efficace se eseguito con l'imbarcazione in secca.
IMPORTANTE: Il lavaggio è necessario se il gruppo motore è stato utilizzato in acqua salata, salmastra, ricca di minerali o inquinata. Per ottenere i migliori risultati si consiglia di eseguire il lavaggio dopo ogni uscita e prima della stagione fredda o di prolungati periodi di rimessaggio.

AVVISO

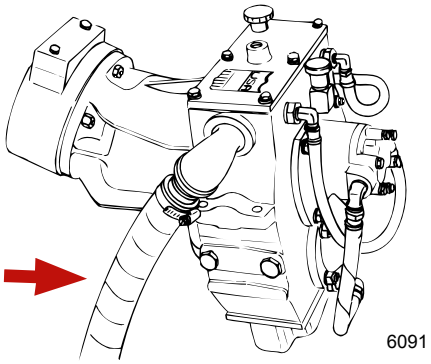
Se il tubo di aspirazione dell'acqua di mare viene scollegato, l'acqua entra nella sentina con conseguenti danni al motore. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare prima di scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare. Tappare il tubo subito dopo averlo scollegato.

1. **Modelli con trasmissione a V Walter:**
   a. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) e scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione.

AVVISO

Se il tubo di aspirazione dell'acqua di mare viene scollegato, l'acqua entra nella sentina con conseguenti danni al motore. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare prima di scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare. Tappare il tubo subito dopo averlo scollegato.

b. Se la valvola di presa dell'acqua di mare non è presente, scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione e tappare immediatamente il tubo di aspirazione dell'acqua di mare per evitare il riflusso dell'acqua nel motore o nell'imbarcazione.



c. Utilizzare un adattatore idoneo e collegare il tubo dell'acqua di lavaggio al raccordo di ingresso dell'acqua di mare della trasmissione.

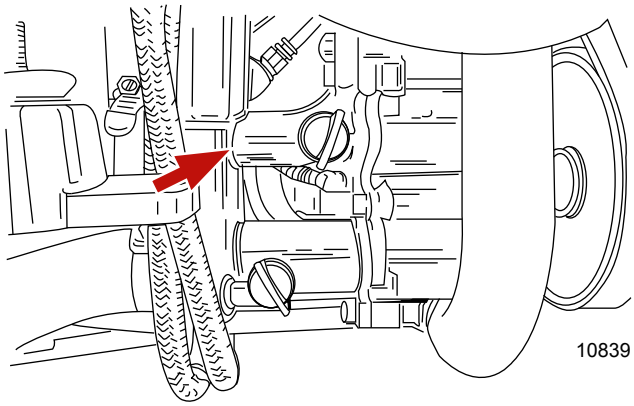
d. Passare alla fase 3.

2. **Tutti gli altri modelli:**

a. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) e quindi scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso della pompa dell'acqua di mare.

AVVISO
Se il tubo di aspirazione dell'acqua di mare viene scollegato, l'acqua entra nella sentina con conseguenti danni al motore. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare prima di scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare. Tappare il tubo subito dopo averlo scollegato.

b. Se la valvola di presa dell'acqua di mare non è presente, scollegare il tubo di aspirazione dell'acqua di mare dal raccordo di ingresso della pompa dell'acqua di mare e tappare immediatamente il tubo di aspirazione dell'acqua di mare per evitare il riflusso dell'acqua nel motore o nell'imbarcazione.



c. Utilizzare un adattatore idoneo e collegare il tubo di lavaggio collegato alla fonte di acqua alla presa dell'acqua della pompa dell'acqua di mare.

d. Passare alla fase 3.

AVVISO
Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

3. Aprire completamente la fonte d'acqua per fornire la portata d'acqua massima.
4. Portare il telecomando in posizione di regime minimo in folle.
5. Avviare immediatamente il motore.

AVVISO

Portando il motore a regimi elevati fuori dall'acqua si crea aspirazione, che può determinare il cedimento del tubo di mandata dell'acqua e il surriscaldamento del motore. Non superare il regime di 1400 giri/min. fuori dall'acqua in assenza di un flusso adeguato di acqua di raffreddamento.

6. Premere il pulsante di accelerazione in folle e far avanzare lentamente l'acceleratore fino a quando il motore non raggiunge i 1300 giri/min (± 100 giri/min).
7. Osservare l'indicatore di temperatura dell'acqua e assicurarsi che la temperatura del motore sia normale.
8. Far girare il motore con la trasmissione in folle per almeno 10 minuti.
9. *Gruppi motore utilizzati in acqua salata, salmastra, ricca di minerali o inquinata:* far girare il motore fino a quando l'acqua scaricata non è pulita.
10. Riportare lentamente l'acceleratore in posizione di regime minimo.

AVVISO

Se il motore viene lavato mentre è spento, l'acqua si raccoglie nell'impianto di scarico con conseguenti danni al motore. Se il motore non è in funzione non fare scorrere l'acqua per più di 15 secondi.

11. Spegnere il motore.
12. Chiudere immediatamente la mandata dell'acqua e rimuovere il collegamento per dispositivo di lavaggio.
13. Scollegare il connettore di lavaggio dalla presa dell'acqua.
14. Applicare sull'interruttore di accensione un cartellino per avvisare che è necessario aprire la valvola di presa dell'acqua di mare o collegare nuovamente il tubo di aspirazione dell'acqua di mare prima di mettere in funzione il motore.
15. Ripetere la procedura di lavaggio sul motore successivo, se in dotazione.

Note:

Sezione 6 - Rimessaggio

Indice

Rimessaggio per la stagione fredda o prolungato..... 88
Preparazione del gruppo motore per il rimessaggio..... 88
Preparazione del motore e dell'impianto di alimentazione del combustibile 89
Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT..... 89
..... 89
Identificazione dell'impianto di scarico..... 90
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria 90
Impianto di scarico manuale a tre punti 90
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria..... 90
Imbarcazione in acqua 90
Imbarcazione a secco 92
Impianto di scarico manuale a tre punti..... 94
Imbarcazione in acqua 94
Imbarcazione alata 95
Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III..... 95
Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2..... 96
..... 96
Identificazione dell'impianto di scarico..... 96
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria 96
Impianto di scarico a punto singolo manuale 97
Impianto di scarico manuale a tre punti 97
Impianto di scarico a più punti (MPD) 98
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria..... 98
Imbarcazione in acqua 98
Imbarcazione alata 100
Impianto di scarico a punto singolo manuale..... 102
Imbarcazione in acqua 102
Imbarcazione alata 103
Impianto di scarico manuale a tre punti..... 104
Imbarcazione in acqua 104
Imbarcazione alata 105
Impianto di scarico a più punti (MPD)..... 106
Imbarcazione alata 106
Imbarcazione in acqua 108
Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III..... 109
Immagazzinaggio della batteria..... 110
Rimessa in servizio del gruppo motore..... 110

Rimessaggio per la stagione fredda o prolungato

IMPORTANTE: Mercury MerCruiser consiglia vivamente che questi intervento di manutenzione venga effettuato da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser. I danni causati da temperature prossime o inferiori allo zero non sono coperti dalla garanzia limitata Mercury MerCruiser.

AVVISO
L'acqua intrappolata nel comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento può causare danni da corrosione o congelamento. Scaricare il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento subito dopo l'utilizzo dell'imbarcazione o prima di un periodo di rimessaggio prolungato a temperature prossime o inferiori allo zero. Se l'imbarcazione è in acqua, tenere chiusa la valvola di presa dell'acqua di mare fino al prossimo avviamento del motore in·modo da evitare il riflusso dell'acqua nell'impianto di raffreddamento. Se l'imbarcazione non è dotata di valvola di presa dell'acqua di mare, lasciare il condotto di aspirazione dell'acqua scollegato e tappato.

NOTA: come misura precauzionale, si consiglia di attaccare un cartellino promemoria alla chiavetta di avviamento o al volante dell'imbarcazione per ricordare all'operatore di aprire la valvola di presa dell'acqua di mare o di stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua prima di avviare il motore.

IMPORTANTE: per il rimessaggio a temperature prossime o inferiori a zero e per il rimessaggio prolungato Mercury MerCruiser prevede che nel comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento sia utilizzato un antigelo a base di glicole propilenico, miscelato secondo le istruzioni del produttore. Verificare che l'antigelo a base di glicole propilenico contenga un antiruggine e sia consigliato per l'uso in motori marini. Attenersi alle raccomandazioni del produttore dell'antigelo a base di glicole propilenico.

Preparazione del gruppo motore per il rimessaggio

1. Rabboccare i serbatoi del combustibile con benzina pulita e priva di alcool e con la quantità di stabilizzatore per benzina Mercury/Quicksilver per motori marini necessaria per la benzina nei serbatoi. Seguire le istruzioni riportate sul contenitore.
2. Controllare la concentrazione di antigelo. Fare riferimento a Specifiche.
3. Se l'imbarcazione deve essere posta in rimessaggio e nei serbatoi del combustibile è presente combustibile contenente alcool (in caso non sia disponibile combustibile privo di alcool): i serbatoi del combustibile devono essere scaricati al livello più basso possibile ed è necessario aggiungere all'eventuale combustibile rimanente lo stabilizzatore per benzina Mercury/Quicksilver per motori marini. Per ulteriori informazioni, fare riferimento a Specifiche del combustibile.
4. Lavare l'impianto di raffreddamento. Fare riferimento alla sezione Manutenzione.
5. Erogare acqua di raffreddamento al motore. Fare riferimento a Manutenzione .
6. Azionare il motore, lasciarlo girare fino a che raggiunge la normale temperatura di funzionamento e lasciare che il carburante stabilizzato Mercury/Quicksilver per motori marini circoli nell'impianto di alimentazione. Spegnere il motore.
7. Cambiare l'olio e sostituire il filtro dell'olio.
8. Preparare il motore e l'impianto di alimentazione del combustibile per il rimessaggio. Fare riferimento a Preparazione del motore e dell'impianto di alimentazione del combustibile.
9. Scaricare l'impianto di raffreddamento ad acqua di mare del motore. Fare riferimento a Scarico dell'impianto dell'acqua di mare.

AVVISO
L'acqua intrappolata nel comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento può causare danni da corrosione o congelamento. Scaricare il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento subito dopo l'utilizzo dell'imbarcazione o prima di un periodo di rimessaggio prolungato a temperature prossime o inferiori allo zero. Se l'imbarcazione è in acqua, tenere chiusa la valvola di presa dell'acqua di mare fino al prossimo avviamento del motore in·modo da evitare il riflusso dell'acqua nell'impianto di raffreddamento. Se l'imbarcazione non è dotata di valvola di presa dell'acqua di mare, lasciare il condotto di aspirazione dell'acqua scollegato e tappato.

10. Per maggior protezione contro il congelamento e la ruggine durante il rimessaggio prolungato o a temperature prossime o inferiori allo zero, dopo aver scaricato l'impianto di raffreddamento ad acqua di mare, riempirlo con una miscela di glicole propilenico nella proporzione indicata dal produttore.
11. Conservare la batteria in base alle istruzioni del produttore.

Preparazione del motore e dell'impianto di alimentazione del combustibile

⚠ AVVERTENZA

Il combustibile è una sostanza infiammabile ed esplosiva. Accertarsi che la chiavetta di avviamento sia in posizione di spegnimento e che il cavo salvavita sia posizionato in modo che il motore non possa essere avviato. Non fumare ed evitare la presenza di scintille o fiamme libere nell'area durante gli interventi di manutenzione. Mantenere l'area di lavoro ben ventilata ed evitare un'esposizione prolungata ai fumi. Prima di avviare il motore controllare sempre che non siano presenti perdite e pulire immediatamente il combustibile eventualmente versato.

⚠ AVVERTENZA

I vapori di combustibile intrappolati nel vano motore possono provocare irritazioni, difficoltà di respirazione o possono incendiarsi, con conseguente rischio di espansione delle fiamme o esplosione. Ventilare sempre il vano motore prima di effettuare qualsiasi intervento di manutenzione sul gruppo motore.

AVVISO

L'esaurimento totale del combustibile può provocare danni ai componenti del catalizzatore. Non svuotare mai completamente i serbatoi del combustibile durante l'utilizzo.

1. In un serbatoio del combustibile ausiliario da 23 l (6 US gal) miscelare:
   a. 19 l (5 US gal) di benzina normale senza piombo a 87 ottani (90 RON)
   b. 1,89 l (2 US qt) di olio per motore fuoribordo a 2 tempi TC-W3 Premium Plus
   c. 150 ml (5 oz) di stabilizzatore per l'impianto di alimentazione del combustibile o 30 ml (1 oz) di stabilizzatore concentrato.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
115	di olio per motore fuoribordo a 2 tempi TC-W3 Premium Plus	Impianto di alimentazione del combustibile	92-858026Q01
124	Stabilizzante per impianto di alimentazione del combustibile	Impianto di alimentazione del combustibile	92-8M0047922

2. Attendere che il motore si raffreddi.
   IMPORTANTE: asciugare immediatamente il combustibile eventualmente versato.
3. Chiudere il rubinetto di arresto del combustibile, se in dotazione. Scollegare e tappare il raccordo di ingresso del cpmbustibile, se l'impianto non è dotato del rubinetto di arresto del combustibile.
4. Collegare il serbatoio ausiliario del combustibile (contenente la miscela antiappannante) al raccordo di ingresso del combustibile.
   IMPORTANTE: erogare acqua di raffreddamento al motore.
5. Avviare il motore e farlo girare per cinque minuti a 1300 giri/min.
6. Dopo il periodo indicato riportare lentamente l'acceleratore in posizione di regime minimo e spegnere il motore.
   IMPORTANTE: verificare che nel motore rimanga una certa quantità di miscela antiappannante. Non lasciare che l'impianto di alimentazione del combustibile del motore si asciughi completamente.
7. Sostituire il filtro del separatore d'acqua del carburante. Fare riferimento alla **sezione 5**.

Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI ECT, Horizon 5.7, 6.2 ECT

⚠ ATTENZIONE

Quando l'impianto di scarico è aperto, l'acqua può entrare nella sentina causando danni al motore o l'affondamento dell'imbarcazione. Alare l'imbarcazione o chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare, scollegare e tappare il condotto di aspirazione dell'acqua di mare e verificare che la pompa di sentina funzioni prima di procedere allo scarico. Non azionare il motore se l'impianto di scarico è aperto.

IMPORTANTE: scaricare soltanto il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso.
IMPORTANTE: per scaricare completamente l'impianto di raffreddamento, l'imbarcazione deve essere in posizione orizzontale.

Il gruppo motore in uso è dotato di un impianto di scarico. Fare riferimento a **Identificazione dell'impianto di scarico,** per stabilire quali istruzioni si riferiscono al gruppo motore in uso.

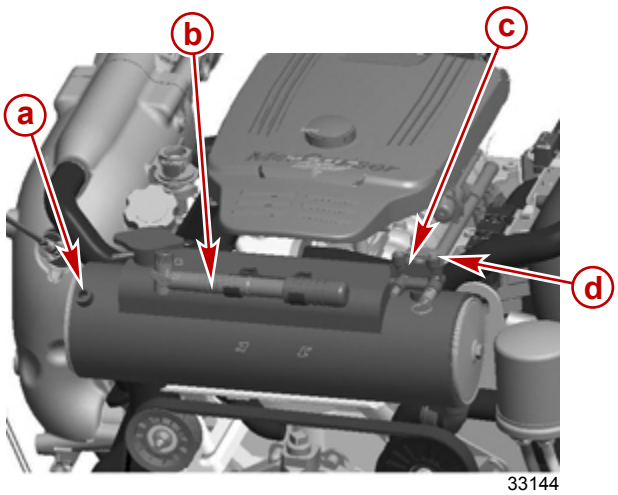
IMPORTANTE: durante la procedura di scarico, il motore non deve mai essere in funzione.

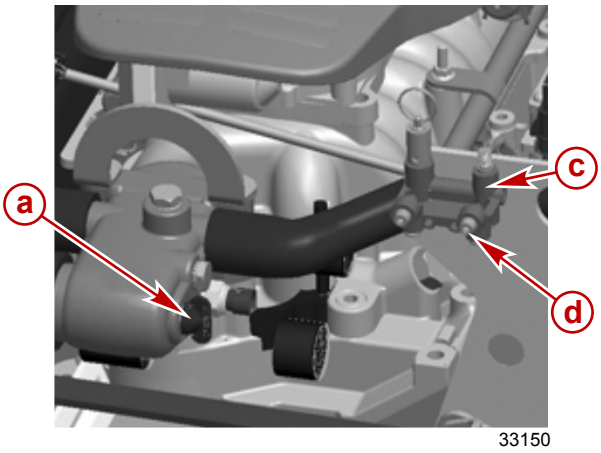
IMPORTANTE: per il rimessaggio a temperature prossime o inferiori a zero e per il rimessaggio prolungato Mercury MerCruiser prevede che nel comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento sia utilizzato un antigelo a base di glicole propilenico, miscelato secondo le istruzioni del produttore. Verificare che l'antigelo a base di glicole propilenico contenga un antiruggine e sia consigliato per l'uso in motori marini. Attenersi alle raccomandazioni del produttore dell'antigelo a base di glicole propilenico.

Identificazione dell'impianto di scarico

NOTA: *le "alette" di tutti i tappi di scarico sono di colore blu.*

Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria



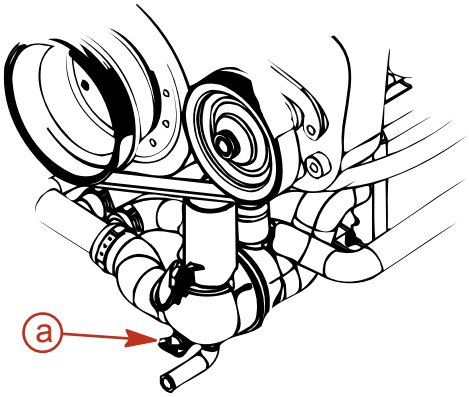


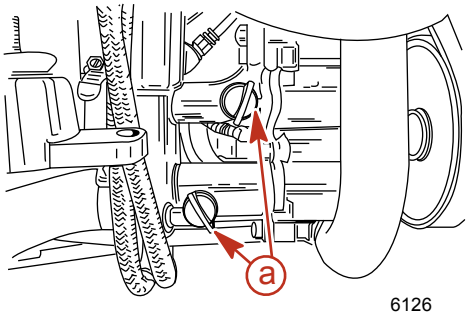
Modelli con raffreddamento a circuito chiuso

Modelli con raffreddamento ad acqua di mare

a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi

Impianto di scarico manuale a tre punti





a - Tappo di scarico blu

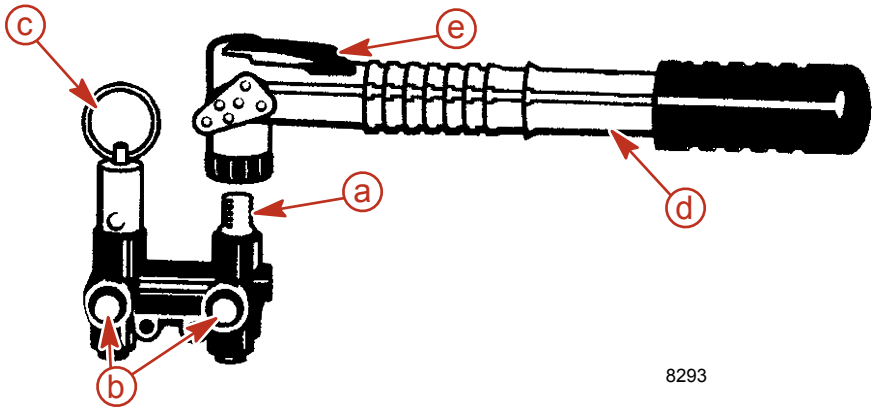
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria

Imbarcazione in acqua

NOTA: *Questa procedura fa riferimento alla pompa dell'aria di colore blu collegata al motore, ma può essere utilizzata con dispositivi diversi.*

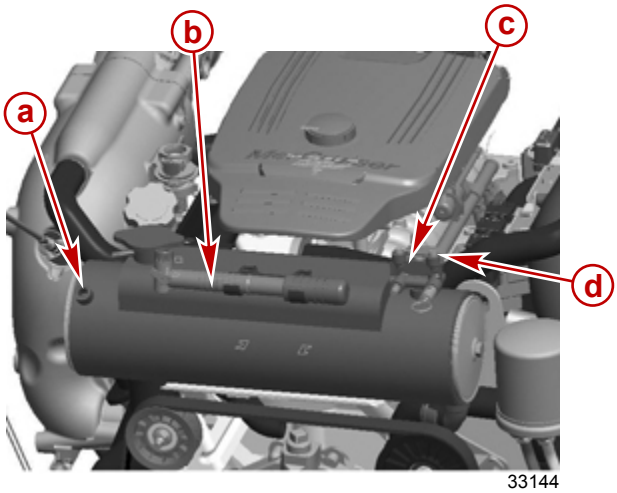
1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) o rimuovere e tappare il tubo flessibile di entrata dell'acqua.
2. Rimuovere la pompa dell'aria blu dal motore.
3. Assicurarsi che la leva sulla parte superiore della pompa sia al livello dell'impugnatura (orizzontale).
4. Installare la pompa dell'aria sul raccordo dell'attuatore.

5. Tirare la leva sulla pompa dell'aria portandola in posizione verticale per bloccare la pompa sul raccordo.

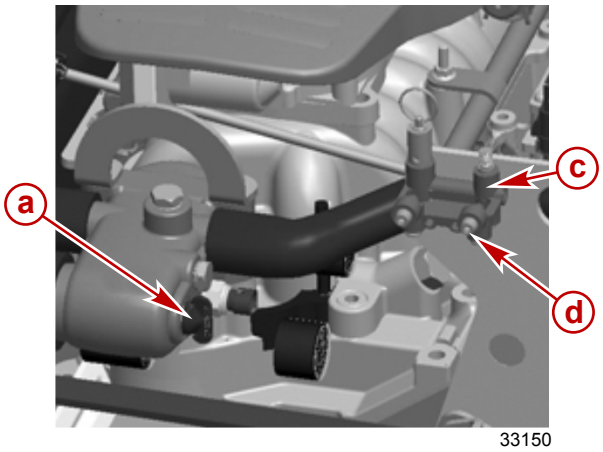


a - Raccordo dell'attuatore
b - Indicatori verdi
c - Valvola di scarico manuale
d - Pompa dell'aria blu
e - Leva (bloccaggio)

6. Pompare aria nell'impianto fino a che entrambi gli indicatori verdi si estendono e l'acqua viene scaricata da entrambi i lati del motore. Il lato di babordo comincia a scaricare prima del lato di tribordo.
7. Rimuovere immediatamente il tappo di scarico blu sul lato dell'alloggiamento del termostato o dello scambiatore di calore. Per un corretto spurgo dell'aria dall'impianto di raffreddamento il tappo deve essere rimosso entro 30 secondi.



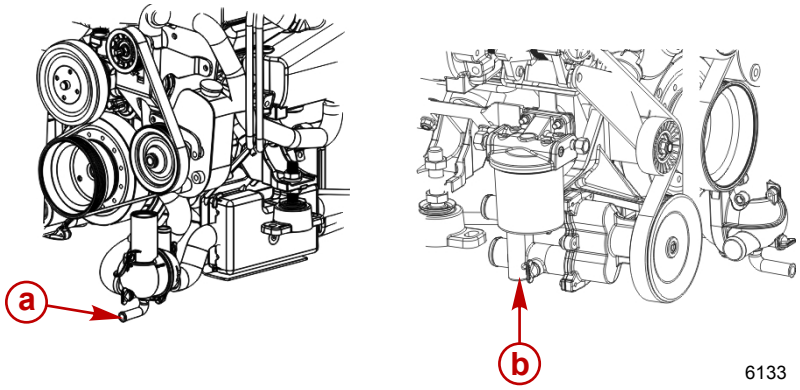
Modelli con raffreddamento a circuito chiuso



Modelli con raffreddamento ad acqua di mare

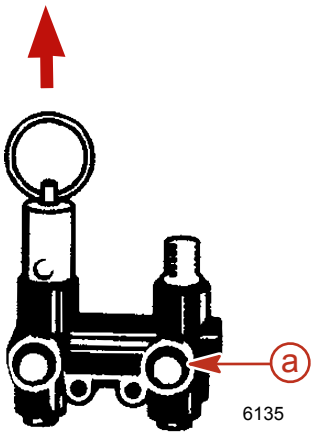
a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi

8. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette. In caso contrario fare riferimento a **Impianto di scarico manuale a tre punti** .



a - Posizione dello scarico di babordo
b - Posizione dello scarico di tribordo

9. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Se necessario, aggiungere aria per mantenere estesi gli indicatori verdi.
10. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
11. Installare nuovamente il tappo di scarico blu nell'alloggiamento del termostato o nello scambiatore di calore.
12. Rimuovere la pompa dell'aria blu dal collettore dell'aria e installarla nuovamente sul supporto di montaggio.
13. Mercury MerCruiser consiglia di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per favorire lo scarico completo dell'acqua.
14. Prima di varare l'imbarcazione, tirare verso l'alto la valvola di scarico manuale. Verificare che gli indicatori verdi non siano più estesi.



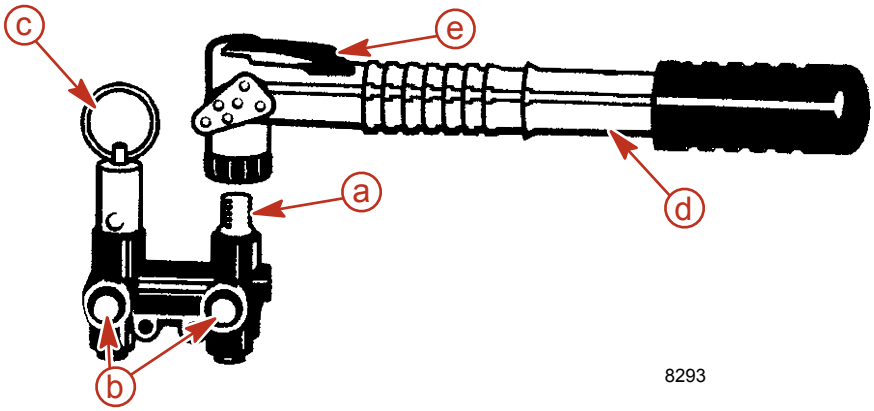
a - Indicatori verdi

15. Aprire la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) o stappare e ricollegare il tubo flessibile di entrata dell'acqua prima di azionare il motore.

Imbarcazione a secco

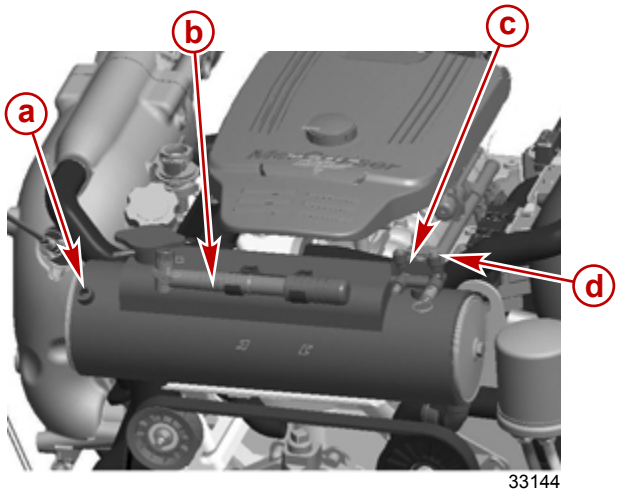
NOTA: *Questa procedura fa riferimento alla pompa dell'aria di colore blu collegata al motore, ma può essere utilizzata con dispositivi diversi.*

1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.
2. Rimuovere la pompa dell'aria blu dal motore.
3. Assicurarsi che la leva sulla parte superiore della pompa sia al livello dell'impugnatura (orizzontale).
4. Installare la pompa dell'aria sul raccordo dell'attuatore.
5. Tirare la leva sulla pompa dell'aria portandola in posizione verticale per bloccare la pompa sul raccordo.

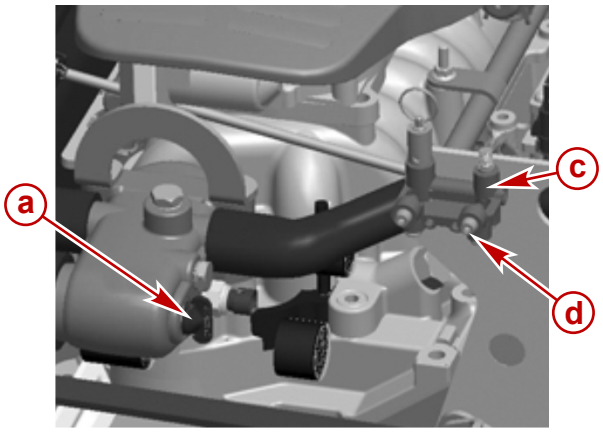


a - Raccordo dell'attuatore
b - Indicatori verdi
c - Valvola di scarico manuale
d - Pompa dell'aria
e - Leva (bloccaggio)

6. Pompare aria nell'impianto fino a che entrambi gli indicatori verdi si estendono e l'acqua viene scaricata da entrambi i lati del motore. Il lato di babordo comincia a scaricare prima del lato di tribordo.



33144



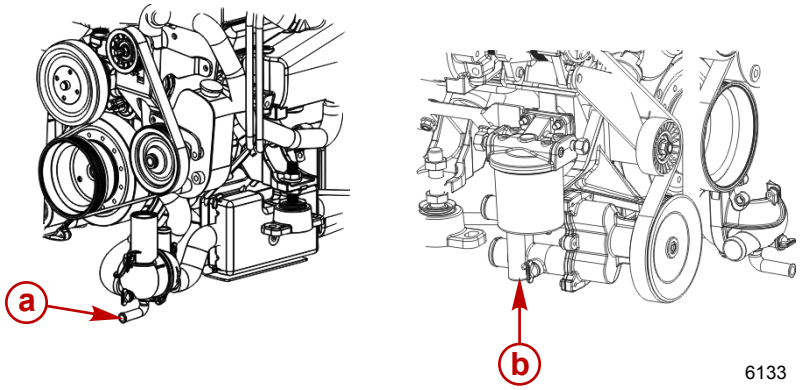
33150

Modelli con raffreddamento a circuito chiuso

Modelli con raffreddamento ad acqua di mare

a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi

7. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette. In caso contrario fare riferimento a **Impianto di scarico manuale a tre punti** .

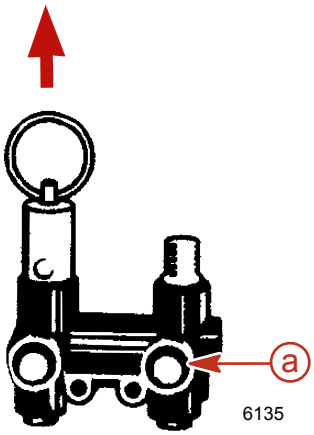


6133

a - Posizione dello scarico di babordo
b - Posizione dello scarico di tribordo

8. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Se necessario, aggiungere aria per mantenere estesi gli indicatori verdi.
9. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
10. Rimuovere la pompa pneumatica dal collettore dell'aria e installarla nuovamente sul supporto di montaggio.
11. Mercury MerCruiser consiglia di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per favorire lo scarico completo dell'acqua.

12. Prima di varare l'imbarcazione, tirare verso l'alto la valvola di scarico manuale. Verificare che gli indicatori verdi non siano più estesi.



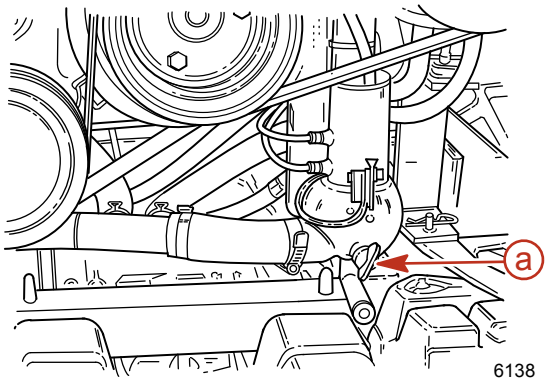
a - Indicatori verdi

Impianto di scarico manuale a tre punti

Imbarcazione in acqua

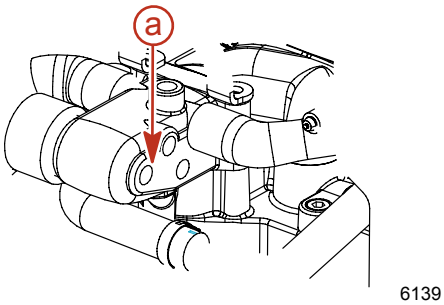
NOTA: utilizzare questa procedura se il motore non è dotato di impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria o se tale impianto di scarico non funziona.

1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) oppure rimuovere e tappare il tubo flessibile della presa dell'acqua.
2. Rimuovere il tappo di scarico blu dall'alloggiamento della distribuzione (parte anteriore in basso del lato di babordo).



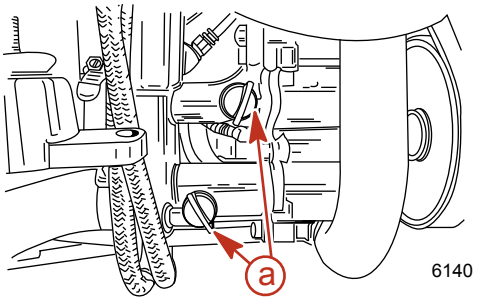
a - Tappo di scarico blu

3. Per una corretta disaerazione dell'impianto di raffreddamento rimuovere il tappo blu dal lato dell'alloggiamento del termostato entro 30 secondi.



a - Posizione del tappo di scarico blu

4. Rimuovere i due tappi di scarico blu dalla pompa di aspirazione dell'acqua di mare (parte anteriore del lato di tribordo).



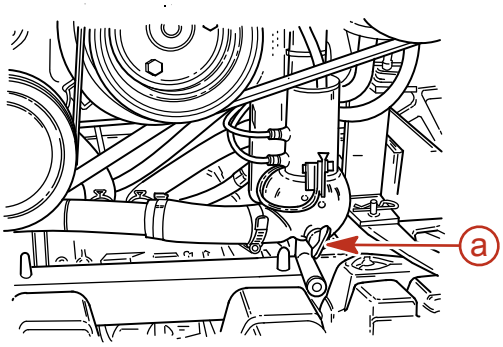
a - Tappi di scarico blu

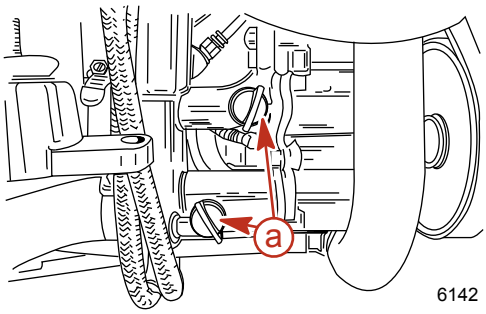
5. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette.
6. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per permettere a tutta l'acqua di scaricarsi.
7. Azionare il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
8. Prima di varare l'imbarcazione o di avviare il motore chiudere l'impianto di scarico installando i quattro tappi di scarico blu.
9. Prima di utilizzare il motore, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione, o stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua.

Imbarcazione alata

NOTA: utilizzare questa procedura se il motore non è dotato di impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria o se l'impianto di scarico a punto singolo non funziona.

1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.
2. Rimuovere i tre tappi di scarico blu: uno è situato sull'alloggiamento della distribuzione (parte anteriore in basso sul lato di babordo) e due sulla pompa di aspirazione dell'acqua di mare (parte anteriore del lato di tribordo).





a - Tappo di scarico blu

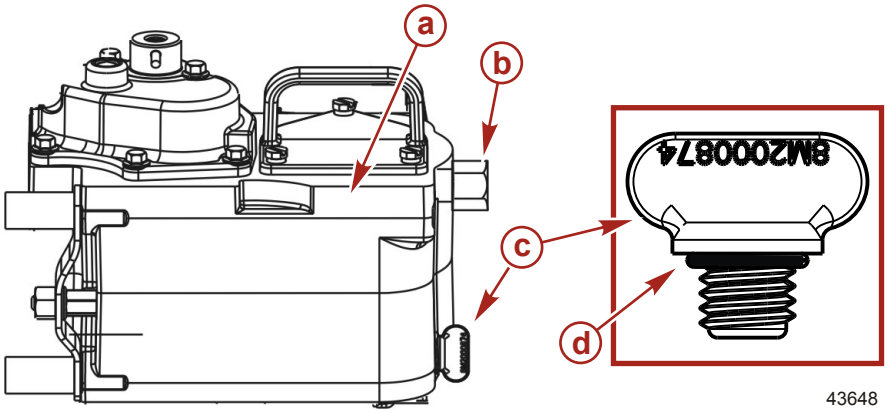
3. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette.
4. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per permettere a tutta l'acqua di scaricarsi.
5. Azionare il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
6. Prima di varare l'imbarcazione o di avviare il motore chiudere l'impianto di scarico installando i tre tappi di scarico blu.

Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III

Se è dotato di tappo di scarico, Mercury MerCruiser consiglia di scaricare il modulo di raffreddamento del combustibile Gen III.

1. Rimuovere il tappo di scarico dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III e lasciare scaricare tutta l'acqua dal modulo.
2. Verificare che il tappo di scarico e l'o-ring non presentino danni. Procedere alla sostituzione se necessario.

3. Posizionare l'o-ring sul tappo di scarico e installare il tappo nel foro di scarico del modulo. Serrare il tappo di scarico a mano.



a - Modulo di raffreddamento del combustibile Gen III
b - Raccordo in linea del combustibile
c - Tappo di scarico
d - O-ring

Scarico dell'impianto dell'acqua di mare - Modelli 5.7, 6.2 MPI, Horizon 5.7, 6.2

⚠ ATTENZIONE

Quando l'impianto di scarico è aperto, l'acqua può entrare nella sentina causando danni al motore o l'affondamento dell'imbarcazione. Alare l'imbarcazione o chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare, scollegare e tappare il condotto di aspirazione dell'acqua di mare e verificare che la pompa di sentina funzioni prima di procedere allo scarico. Non azionare il motore se l'impianto di scarico è aperto.

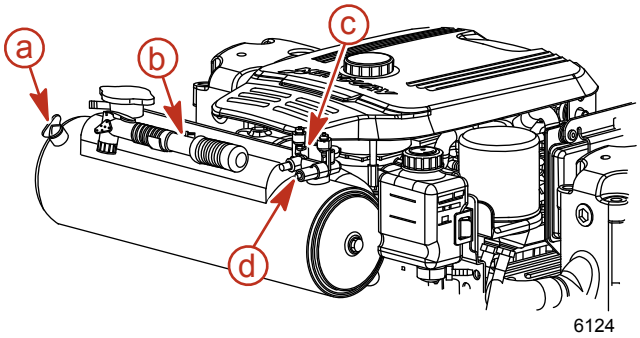
IMPORTANTE: scaricare soltanto il comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso.
IMPORTANTE: per scaricare completamente l'impianto di raffreddamento, l'imbarcazione deve essere in posizione orizzontale.

Il gruppo motore in uso è dotato di un impianto di scarico. Fare riferimento a **Identificazione dell'impianto di scarico,** per stabilire quali istruzioni si riferiscono al gruppo motore in uso.

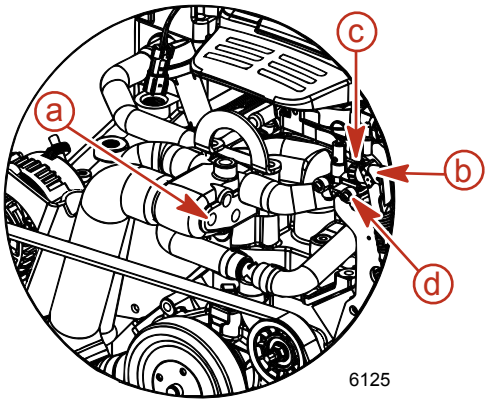
IMPORTANTE: durante la procedura di scarico, il motore non deve mai essere in funzione.
IMPORTANTE: per il rimessaggio a temperature prossime o inferiori a zero e per il rimessaggio prolungato Mercury MerCruiser prevede che nel comparto dell'acqua di mare dell'impianto di raffreddamento sia utilizzato un antigelo a base di glicole propilenico, miscelato secondo le istruzioni del produttore. Verificare che l'antigelo a base di glicole propilenico contenga un antiruggine e sia consigliato per l'uso in motori marini. Attenersi alle raccomandazioni del produttore dell'antigelo a base di glicole propilenico.

Identificazione dell'impianto di scarico

Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria

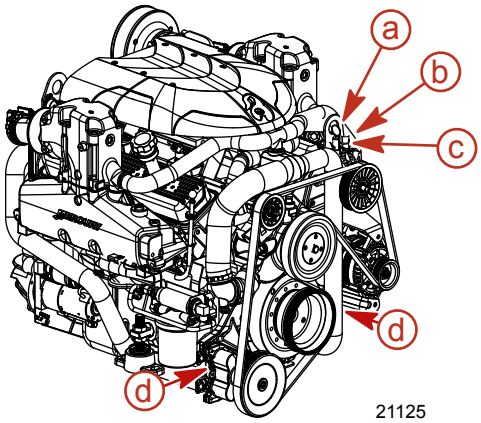


Modelli con impianto di raffreddamento a circuito chiuso



Modelli con impianto di raffreddamento ad acqua di mare

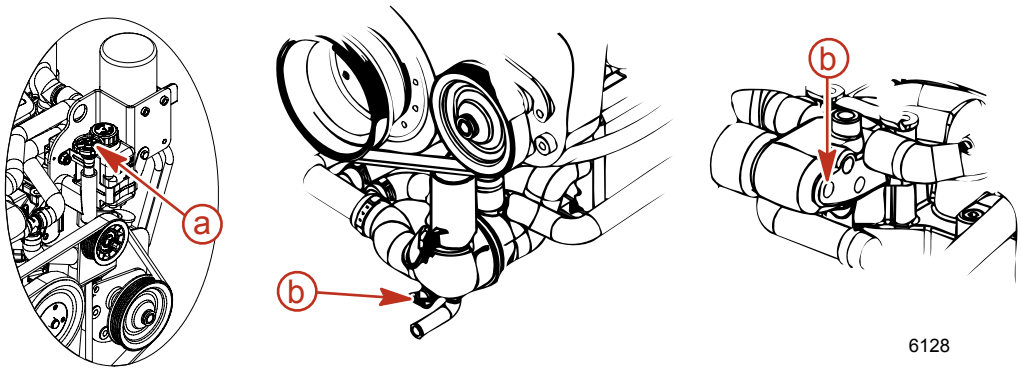
a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi



Modelli Scorpion

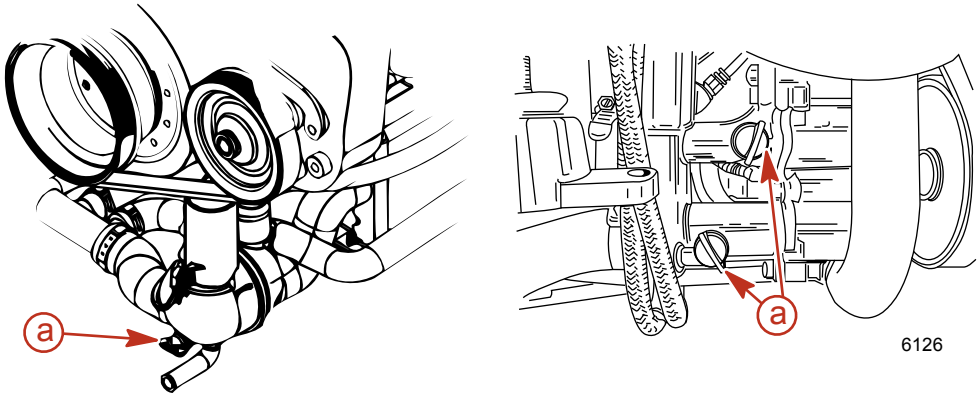
a - Pompa dell'aria blu
b - Collettore dell'aria
c - Indicatori verdi
d - Posizioni dei tappi di scarico blu

Impianto di scarico a punto singolo manuale



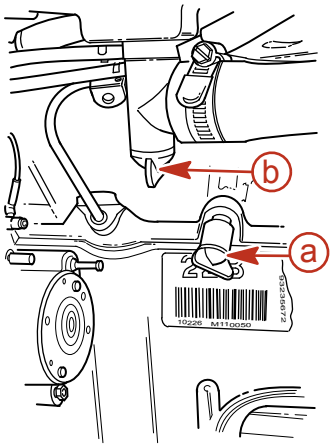
a - Impugnatura blu
b - Posizione del tappo di scarico blu

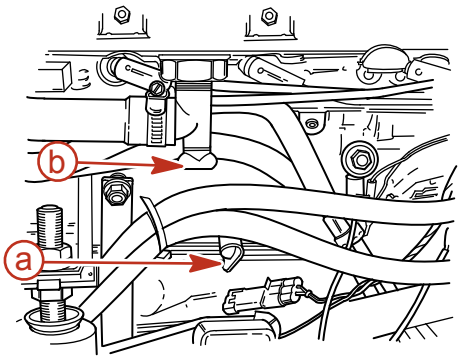
Impianto di scarico manuale a tre punti



a - Tappo di scarico blu

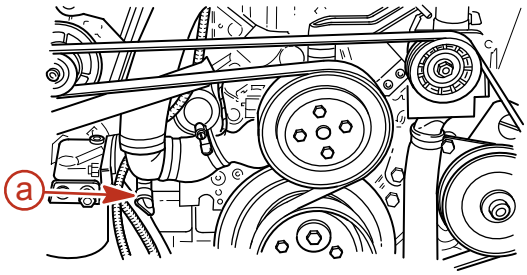
Impianto di scarico a più punti (MPD)

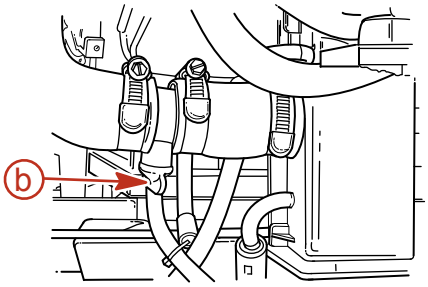




6129

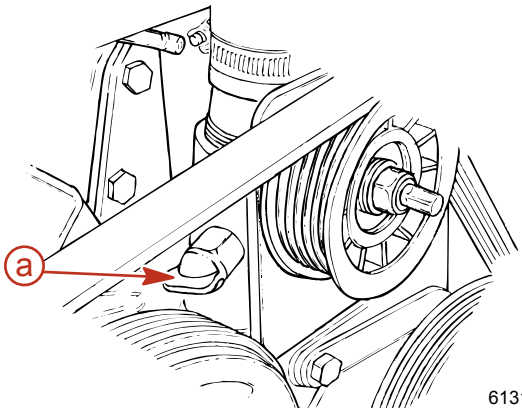
a - Lato del blocco cilindri
b - Parte inferiore dei collettori di scarico





6130

a - Tubo della pompa di circolazione dell'acqua
b - Dallo scambiatore di calore del combustibile all'alloggiamento del termostato



6131

a - Valvola di ritegno (se in dotazione)

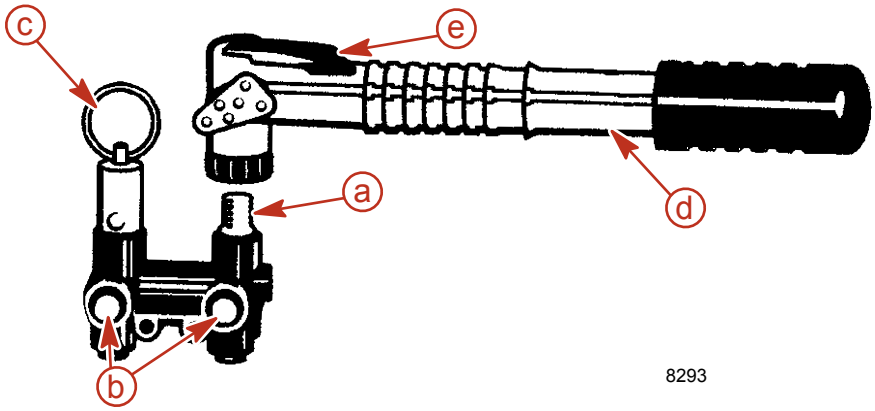
Impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria

Imbarcazione in acqua

NOTA: questa procedura fa riferimento alla pompa dell'aria collegata al motore, ma può essere utilizzata con dispositivi diversi.

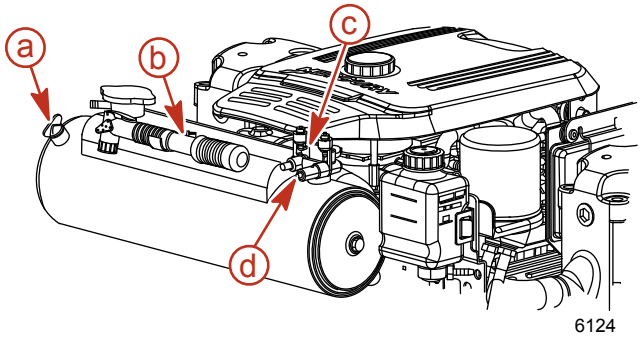
1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) oppure rimuovere e tappare il tubo flessibile della presa dell'acqua.
2. Rimuovere la pompa dell'aria dal motore.
3. Assicurarsi che la leva sulla parte superiore della pompa sia allo stesso livella dell'impugnatura (orizzontale).
4. Installare la pompa dell'aria sul raccordo dell'attuatore.

5. Tirare la leva sulla pompa dell'aria portandola in posizione verticale per bloccare la pompa sul raccordo.

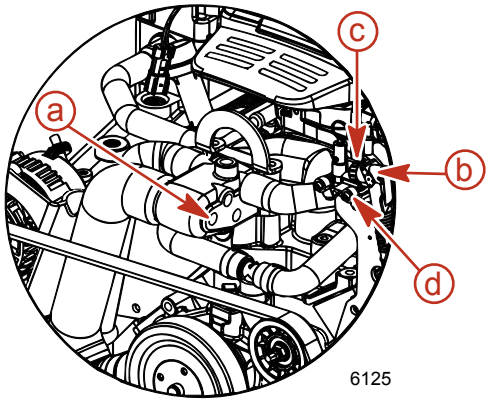


a - Raccordo dell'attuatore
b - Indicatori verdi
c - Valvola di scarico manuale
d - Pompa dell'aria
e - Leva (di bloccaggio)

6. Pompare aria nell'impianto fino a che entrambi gli indicatori verdi si attivano e l'acqua viene scaricata da entrambi i lati del motore. Il lato di babordo comincia a scaricare prima del lato di tribordo.
7. Rimuovere immediatamente il tappo di scarico blu sul lato dell'alloggiamento del termostato o dello scambiatore di calore. Per un corretto spurgo dell'aria dall'impianto di raffreddamento il tappo deve essere rimosso entro 30 secondi.

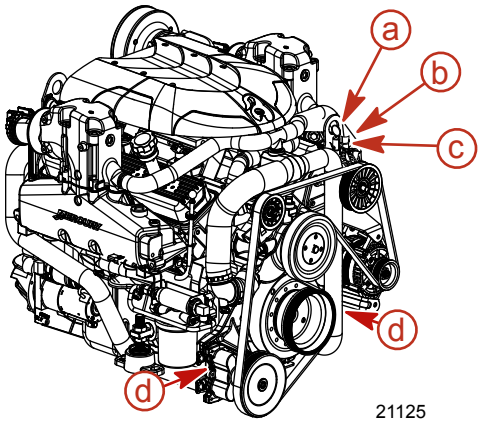


Modelli con impianto di raffreddamento a circuito chiuso



Modelli con impianto di raffreddamento ad acqua di mare

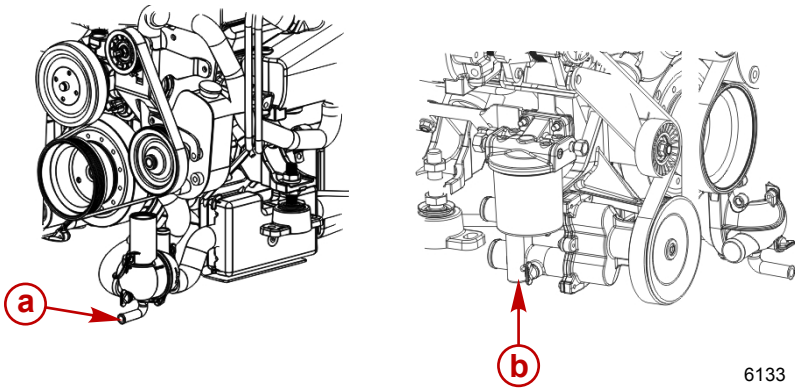
a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi



Modelli Scorpion

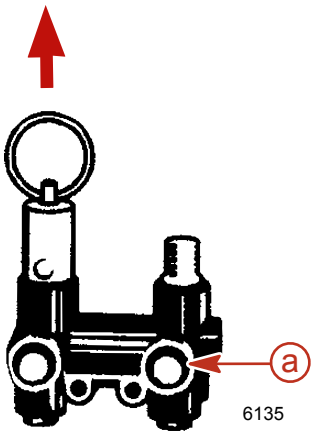
a - Pompa dell'aria blu
b - Collettore dell'aria
c - Indicatori verdi
d - Posizioni dei tappi di scarico blu

8. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette. In caso contrario fare riferimento a **Impianto di scarico manuale a tre punti** .



a - Posizione dello scarico di babordo
b - Posizione dello scarico di tribordo

9. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Se necessario, aggiungere aria per mantenere attivati gli indicatori verdi.
10. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
11. Installare nuovamente il tappo di scarico blu nell'alloggiamento del termostato o nello scambiatore di calore.
12. Rimuovere la pompa dell'aria dal collettore dell'aria e reinstallarla sul supporto di montaggio.
13. Mercury MerCruiser raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per favorire lo scarico completo dell'acqua.
14. Prima di varare l'imbarcazione tirare verso l'alto la valvola di scarico manuale. Verificare che gli indicatori verdi non siano più attivati.



a - Indicatori verdi

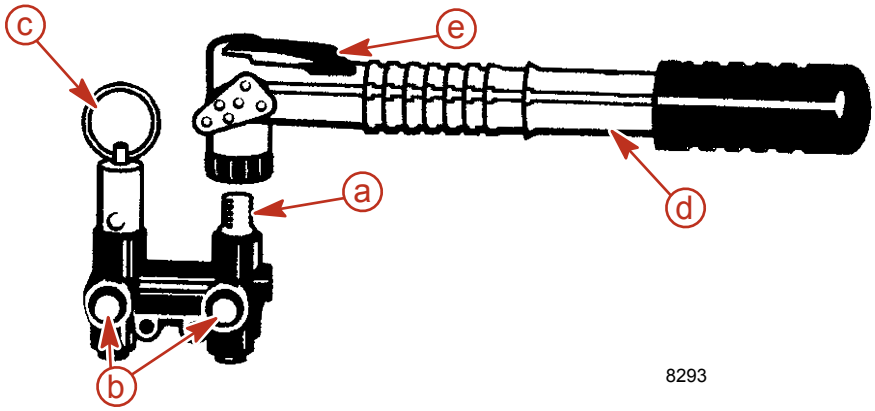
15. Prima di utilizzare il motore, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione, o stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua.

Imbarcazione alata

NOTA: questa procedura fa riferimento alla pompa dell'aria collegata al motore, ma può essere utilizzata con dispositivi diversi.

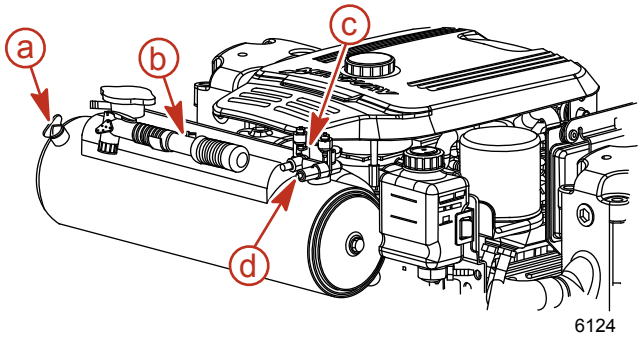
1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.
2. Rimuovere la pompa dell'aria dal motore.
3. Assicurarsi che la leva sulla parte superiore della pompa sia allo stesso livella dell'impugnatura (orizzontale).
4. Installare la pompa dell'aria sul raccordo dell'attuatore.

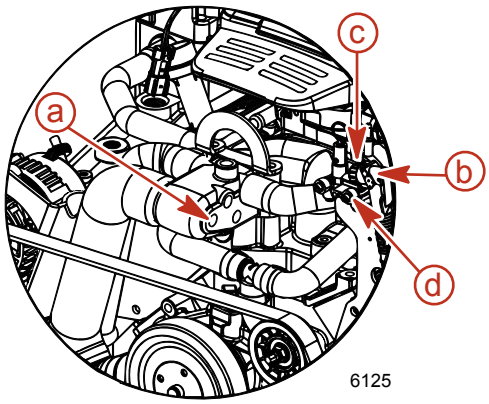
5. Tirare la leva sulla pompa dell'aria portandola in posizione verticale per bloccare la pompa sul raccordo.



a - Raccordo dell'attuatore
b - Indicatori verdi
c - Valvola di scarico manuale
d - Pompa dell'aria
e - Leva (di bloccaggio)

6. Pompare aria nell'impianto fino a che entrambi gli indicatori verdi si attivano e l'acqua viene scaricata da entrambi i lati del motore. Il lato di babordo comincia a scaricare prima del lato di tribordo.

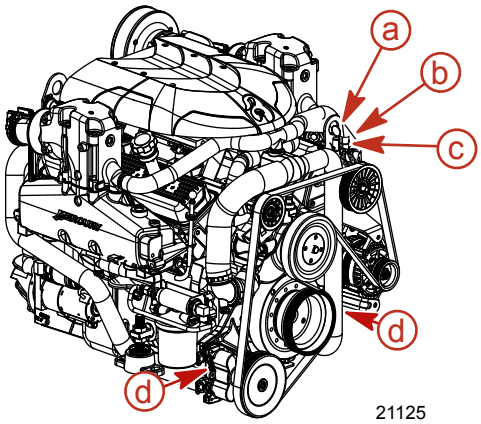




Modelli con impianto di raffreddamento a circuito chiuso

a - Posizione del tappo di scarico blu
b - Pompa dell'aria blu
c - Collettore dell'aria
d - Indicatori verdi

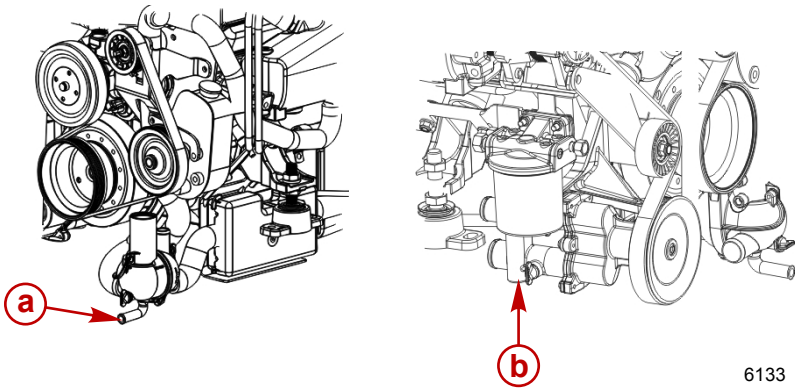
Modelli con impianto di raffreddamento ad acqua di mare



Modelli Scorpion

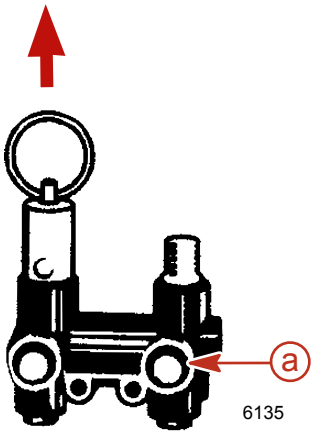
a - Pompa dell'aria blu
b - Collettore dell'aria
c - Indicatori verdi
d - Posizioni dei tappi di scarico blu

7. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette. In caso contrario fare riferimento a **Impianto di scarico manuale a tre punti** .



a - Posizione dello scarico di babordo
b - Posizione dello scarico di tribordo

8. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Se necessario, aggiungere aria per mantenere attivati gli indicatori verdi.
9. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
10. Rimuovere la pompa dell'aria dal collettore dell'aria e reinstallarla sul supporto di montaggio.
11. Mercury MerCruiser raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per favorire lo scarico completo dell'acqua.
12. Prima di varare l'imbarcazione tirare verso l'alto la valvola di scarico manuale. Verificare che gli indicatori verdi non siano più attivati.



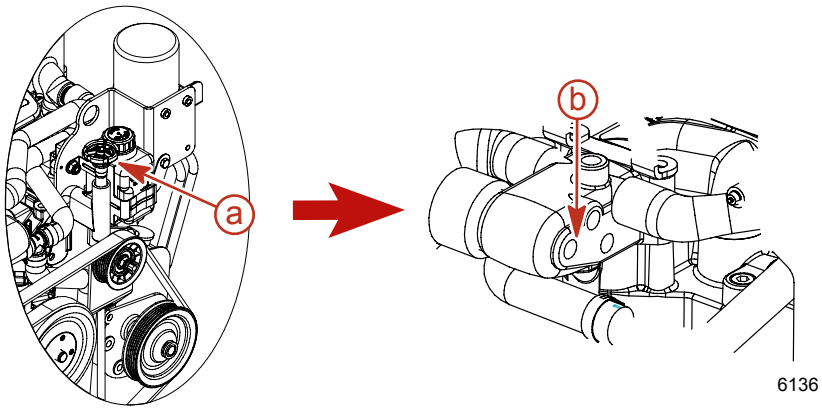
a - Indicatori verdi

Impianto di scarico a punto singolo manuale

Imbarcazione in acqua

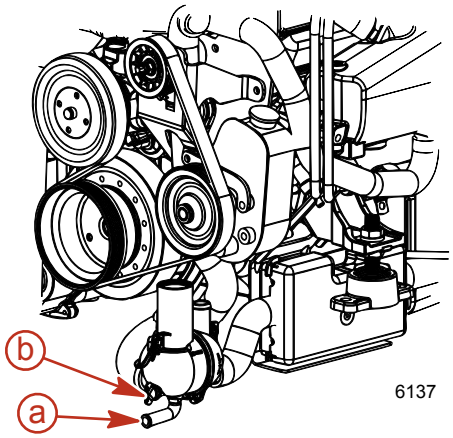
1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) oppure rimuovere e tappare il tubo flessibile della presa dell'acqua.
2. Ruotare l'impugnatura blu in senso antiorario fino in fondo (circa 2 giri). Il punto rosso sull'albero dell'impugnatura indica che l'impianto di scarico è aperto. Non forzare l'impugnatura per evitare di formare nuove filettature.

3. Rimuovere immediatamente il tappo di scarico blu dal lato dell'alloggiamento del termostato. Per un corretto spurgo dell'aria dall'impianto di raffreddamento il tappo deve essere rimosso entro 30 secondi.



a - Impugnatura blu
b - Posizione del tappo di scarico blu

4. Verificare visivamente che l'acqua venga scaricata. Se l'acqua non viene scaricata, rimuovere il tappo di scarico blu dall'alloggiamento della distribuzione e scaricare manualmente.



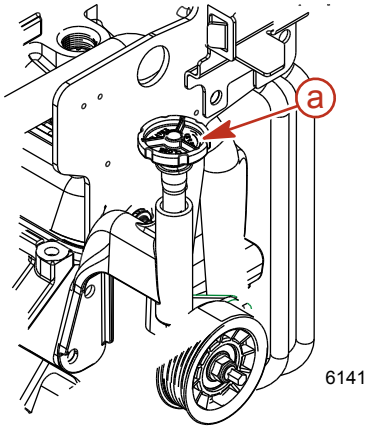
a - Posizione di scarico – arancione o rosso
b - Tappo di scarico blu

5. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione
6. Installare nuovamente il tappo di scarico blu nell'alloggiamento del termostato.
7. Chiudere l'impianto di scarico ruotando l'impugnatura blu in senso orario fino in fondo e installare il tappo di scarico blu se in precedenza è stato rimosso. L'impugnatura è completamente in sede se il punto rosso non è visibile. Non serrare eccessivamente l'impugnatura per evitare di formare nuove filettature.
8. Prima di utilizzare il motore, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione, o stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua.

Imbarcazione alata

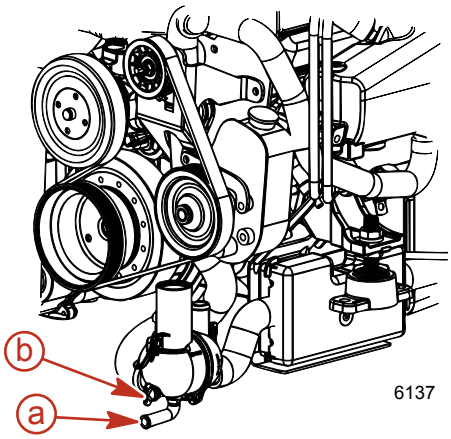
1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.

2. Ruotare l'impugnatura blu in senso antiorario fino in fondo (circa 2 giri). Il punto rosso sull'albero dell'impugnatura indica che l'impianto di scarico è aperto. Non serrare eccessivamente l'impugnatura per evitare di formare nuove filettature.



a - Impugnatura blu

3. Verificare visivamente che l'acqua venga scaricata. Se l'acqua non viene scaricata, rimuovere il tappo di scarico blu dall'alloggiamento della distribuzione e scaricare manualmente.



a - Posizione di scarico – arancione o rosso
b - Tappo di scarico blu

4. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di non installare i tappi durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per permettere a tutta l'acqua di scaricarsi.
5. Chiudere l'impianto di scarico ruotando l'impugnatura blu in senso orario fino in fondo o installare il tappo di scarico blu. L'impugnatura è completamente in sede se il punto rosso non è visibile. Non serrare eccessivamente l'impugnatura per evitare di formare nuove filettature.

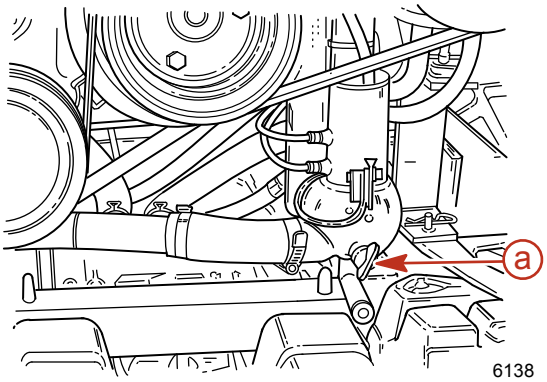
Impianto di scarico manuale a tre punti

Imbarcazione in acqua

NOTA: *utilizzare questa procedura se il motore non è dotato di impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria o se tale impianto di scarico non funziona.*

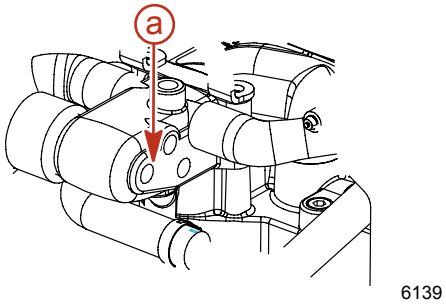
1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) oppure rimuovere e tappare il tubo flessibile della presa dell'acqua.

2. Rimuovere il tappo di scarico blu dall'alloggiamento della distribuzione (parte anteriore in basso del lato di babordo).



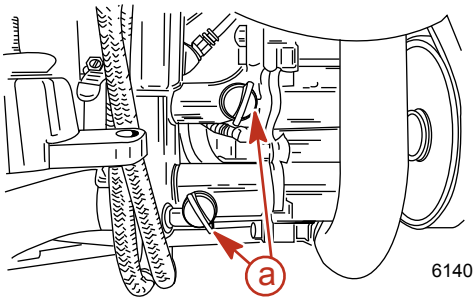
a - Tappo di scarico blu

3. Per una corretta disaerazione dell'impianto di raffreddamento rimuovere il tappo blu dal lato dell'alloggiamento del termostato entro 30 secondi.



a - Posizione del tappo di scarico blu

4. Rimuovere i due tappi di scarico blu dalla pompa di aspirazione dell'acqua di mare (parte anteriore del lato di tribordo).



a - Tappi di scarico blu

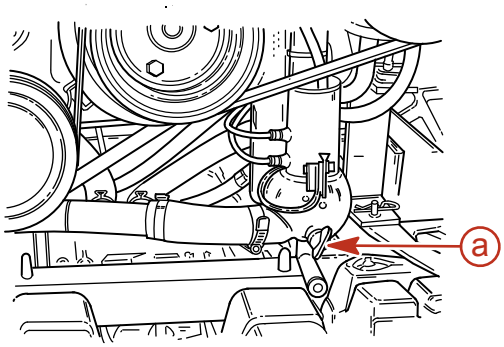
5. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette.
6. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per permettere a tutta l'acqua di scaricarsi.
7. Azionare il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
8. Prima di varare l'imbarcazione o di avviare il motore chiudere l'impianto di scarico installando i quattro tappi di scarico blu.
9. Prima di utilizzare il motore, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione, o stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua.

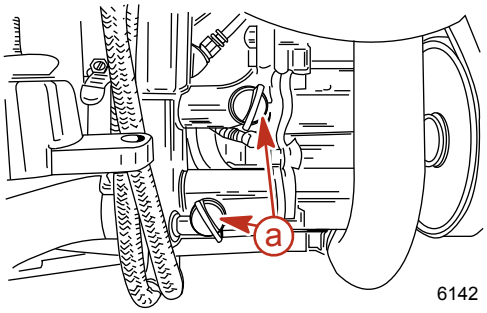
Imbarcazione alata

NOTA: *utilizzare questa procedura se il motore non è dotato di impianto di scarico a punto singolo azionato ad aria o se l'impianto di scarico a punto singolo non funziona.*

1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.

2. Rimuovere i tre tappi di scarico blu: uno è situato sull'alloggiamento della distribuzione (parte anteriore in basso sul lato di babordo) e due sulla pompa di aspirazione dell'acqua di mare (parte anteriore del lato di tribordo).





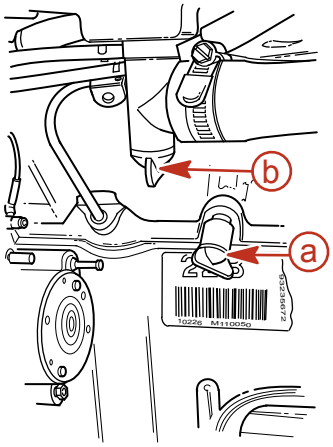
a - Tappo di scarico blu

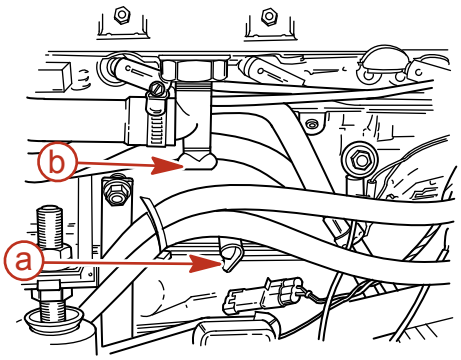
3. Verificare che l'acqua venga scaricata da tutte le bocchette.
4. Lasciare scaricare l'impianto per almeno cinque minuti. Si raccomanda di lasciare aperto l'impianto di scarico durante il trasporto dell'imbarcazione o durante l'esecuzione di altre procedure di manutenzione per permettere a tutta l'acqua di scaricarsi.
5. Azionare il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
6. Prima di varare l'imbarcazione o di avviare il motore chiudere l'impianto di scarico installando i tre tappi di scarico blu.

Impianto di scarico a più punti (MPD)

Imbarcazione alata

1. Posizionare l'imbarcazione su una superficie piana per scaricare completamente l'impianto.
2. Rimuovere i tappi di scarico blu dalle posizioni indicate di seguito. Se necessario, pulire i fori di scarico con un filo di ferro rigido. Ripetere l'operazione fino allo scarico completo dell'impianto.
   a. Lato di babordo e di tribordo del blocco cilindri
   b. Parte inferiore dei collettori di scarico

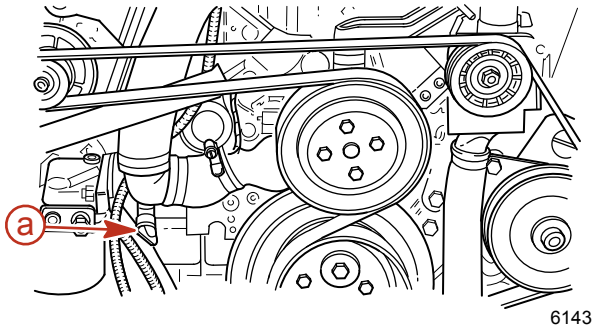




a - Tappo di scarico del blocco cilindri

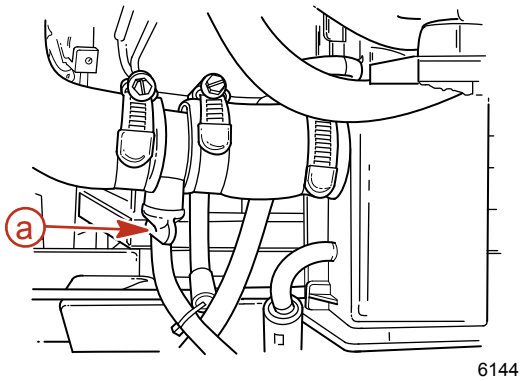
b - Tappo di scarico del collettore di scarico

c. Tubo della pompa di circolazione dell'acqua



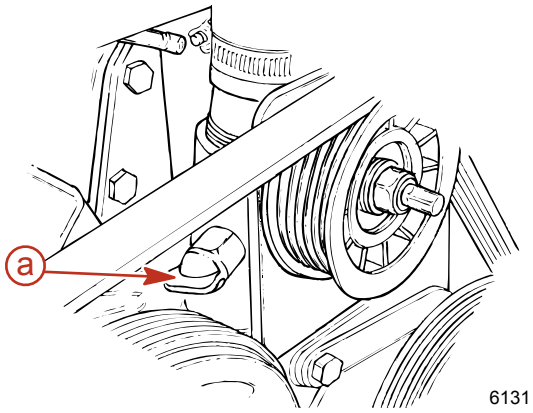
a - Tappo di scarico

d. Tubo flessibile dallo scambiatore di calore del combustibile all'alloggiamento del termostato



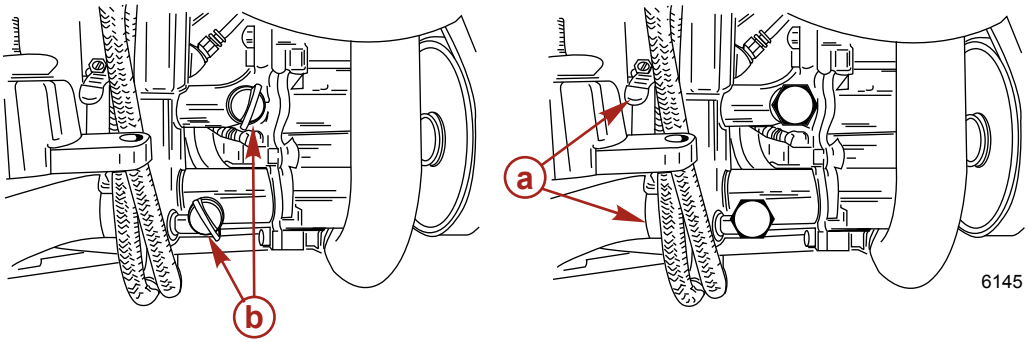
a - Tappo di scarico

e. Valvola di ritegno



a - Tappo di scarico (se in dotazione)

3. Sui modelli dotati di pompa di aspirazione dell'acqua di mare, rimuovere i due tappi di scarico blu. Se la pompa di aspirazione dell'acqua di mare non è dotata di tappi di scarico blu o è impossibile raggiungerli, allentare le fascette e rimuovere entrambi i tubi.



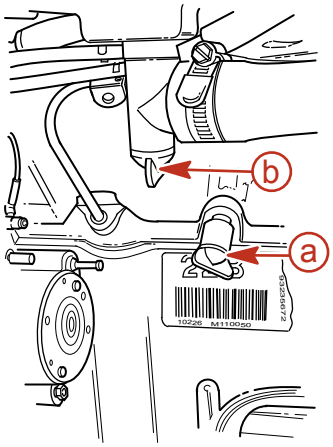
a - Fascette stringitubo
b - Tappi di scarico blu

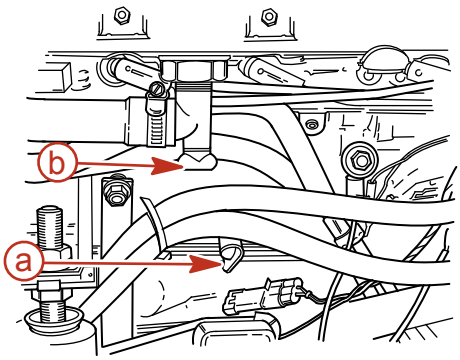
4. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.

5. Dopo aver scaricato completamente l'impianto di raffreddamento, installare i tappi di scarico, collegare nuovamente i tubi e serrare a fondo tutti le fascette stringitubo.

Imbarcazione in acqua

1. Chiudere la valvola di presa dell'acqua di mare (se in dotazione) oppure rimuovere e tappare il tubo flessibile della presa dell'acqua.
2. Rimuovere i tappi di scarico blu dalle posizioni indicate di seguito. Se necessario, pulire i fori di scarico con un filo di ferro rigido. Ripetere l'operazione fino allo scarico completo dell'impianto.
   a. Lato di babordo e di tribordo del blocco cilindri
   b. Parte inferiore dei collettori di scarico



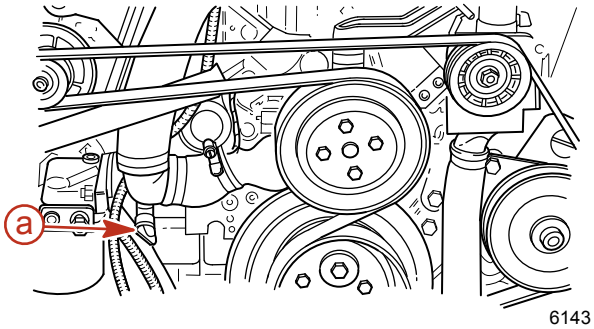


6129

a - Tappo di scarico del blocco cilindri

b - Tappo di scarico del collettore di scarico

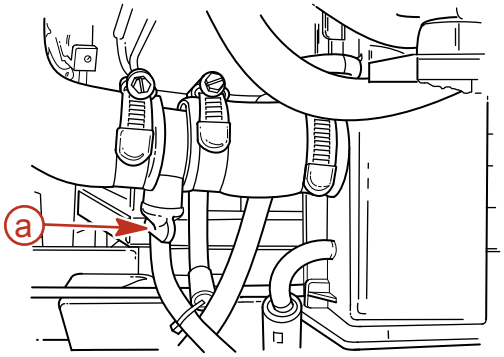
   c. Tubo della pompa di circolazione dell'acqua



6143

a - Tappo di scarico

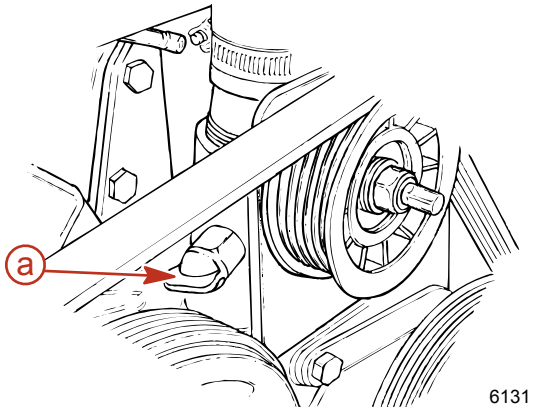
   d. Tubo flessibile dallo scambiatore di calore del combustibile all'alloggiamento del termostato



6144

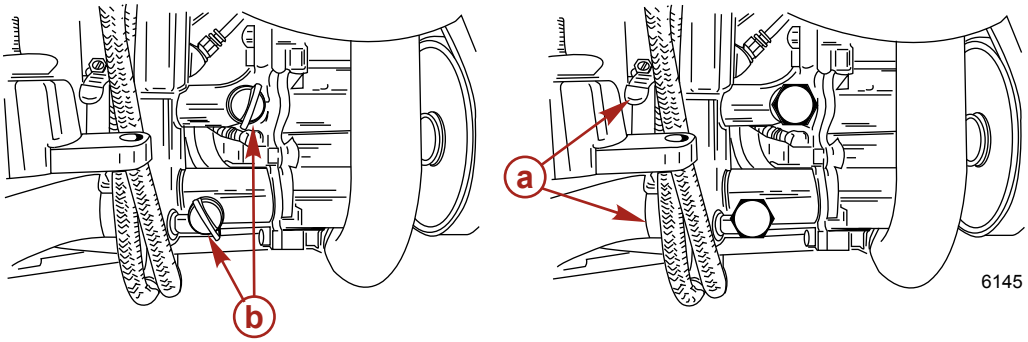
a - Tappo di scarico

e. Valvola di ritegno



a - Tappo di scarico (se in dotazione)

3. Sui modelli dotati di pompa di aspirazione dell'acqua di mare, rimuovere i due tappi di scarico blu. Se la pompa di aspirazione dell'acqua di mare non è dotata di tappi di scarico blu o è impossibile raggiungerli, allentare le fascette e rimuovere entrambi i tubi.



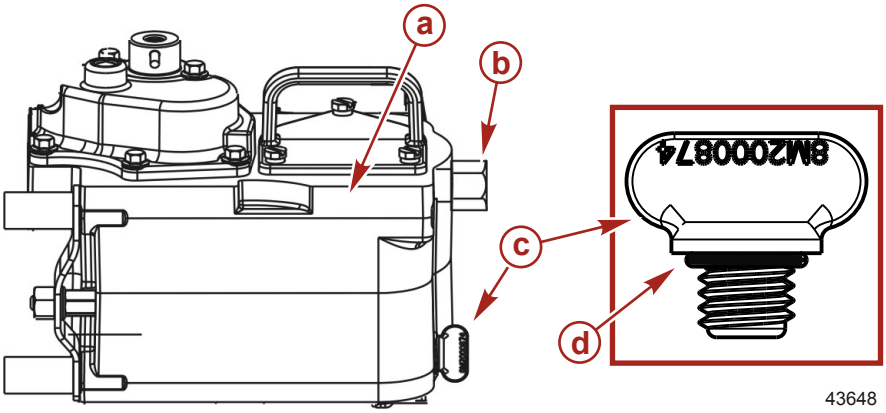
a - Fascette stringitubo
b - Tappi di scarico blu

4. Azionare brevemente il motorino di avviamento per scaricare l'acqua rimasta intrappolata nella pompa di aspirazione dell'acqua di mare. Non avviare il motore.
5. Prima di varare l'imbarcazione o du avviare il motore, chiudere l'impianto di scarico installando i tappi di scarico blu.
6. Prima di utilizzare il motore, aprire la valvola di presa dell'acqua di mare, se in dotazione, o stappare e ricollegare il tubo della presa dell'acqua.

Scarico dell'acqua dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III

Se è dotato di tappo di scarico, Mercury MerCruiser consiglia di scaricare il modulo di raffreddamento del combustibile Gen III.

1. Rimuovere il tappo di scarico dal modulo di raffreddamento del combustibile Gen III e lasciare scaricare tutta l'acqua dal modulo.
2. Verificare che il tappo di scarico e l'o-ring non presentino danni. Procedere alla sostituzione se necessario.
3. Posizionare l'o-ring sul tappo di scarico e installare il tappo nel foro di scarico del modulo. Serrare il tappo di scarico a mano.



a - Modulo di raffreddamento del combustibile Gen III
b - Raccordo in linea del combustibile
c - Tappo di scarico
d - O-ring

Immagazzinaggio della batteria

Per il rimessaggio prolungato della batteria, controllare che le celle siano riempite di acqua, la batteria sia completamente carica e in buone condizioni di esercizio. Deve essere pulita e non presentare perdite, Per il rimessaggio, attenersi alle istruzioni fornite dal produttore della batteria.

Rimessa in servizio del gruppo motore

1. Assicurarsi che tutti i tubi dell'impianto di raffreddamento siano correttamente collegati e che le fascette stringitubo siano salde.

⚠ ATTENZIONE

Scollegando o collegando i cavi della batteria nell'ordine scorretto si possono provocare lesioni da scossa elettrica e danni all'impianto elettrico. Il cavo negativo (-) deve essere sempre scollegato per primo e collegato per ultimo.

2. Installare una batteria completamente carica. Pulire tutti i morsetti e i terminali per cavi della batteria e collegare nuovamente i cavi. Serrare a fondo tutti i morsetti serrafilo.
3. Applicare uno strato di materiale anticorrosione per morsetti della batteria ai collegamenti dei morsetti.
4. Eseguire tutti i controlli indicati nella colonna delle procedure pre-avviamento dello **Schema operativo**.

AVVISO

Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiarsi. Durante l'utilizzo fornire sempre una quantità di acqua sufficiente alle prese dell'acqua.

5. Avviare il motore e controllare attentamente la strumentazione per assicurarsi che tutti gli impianti funzionino correttamente.
6. Controllare che il motore non presenti perdite di carburante, olio, fluidi, acqua o fumi di scarico.
7. Verificare che i comandi dell'impianto di sterzo, del cambio e dell'acceleratore funzionino correttamente.

Sezione 7 - Individuazione dei guasti

Indice

Diagnosi dei problemi di iniezione elettronica di combustibile 112
Diagnosi dei problemi al sistema DTS..... 112
Sistema di protezione del motore..... 112
Tabelle di individuazione guasti..... 112
Il motorino di avviamento non aziona il motore o lo aziona lentamente..... 112
Il motore non si avvia o si avvia con difficoltà..... 112
Il motore funziona in modo irregolare, perde colpi o dà ritorni di fiamma..... 113
Prestazioni scarse..... 113
Temperatura del motore eccessiva..... 113
Temperatura del motore insufficiente..... 113
Pressione dell'olio motore bassa..... 113
La batteria non si carica.....114
Il telecomando funziona con difficoltà, grippa, ha un gioco eccessivo o emette rumori anomali..... 114
La ruota del timone funziona a scatti o ruota con difficoltà 114

Diagnosi dei problemi di iniezione elettronica di combustibile

I concessionari autorizzati Mercury MerCruiser dispongono degli strumenti più idonei per diagnosticare i guasti correlati ai sistemi a iniezione elettronica di combustibile (EFI). La centralina elettronica (ECM) di questo tipo di motori è in grado di rilevare determinati problemi dell'impianto nel momento in cui si verificano e di memorizzare un codice guasto nella memoria dell'ECM. I codici possono essere letti in seguito da un tecnico specializzato mediante uno speciale strumento di diagnostica.

Diagnosi dei problemi al sistema DTS

I concessionari autorizzati Mercury MerCruiser dispongono degli strumenti più idonei per diagnosticare i guasti ai sistemi sistemi di cambio e acceleratore digitali DTS. La centralina elettronica ECM e il modulo PCM di controllo della propulsione di questo tipo di motori sono in grado di rilevare determinati problemi dell'impianto nel momento in cui si verificano e di memorizzare un codice guasto nella memoria dell'ECM e del PCM. I codici possono essere letti in seguito da un tecnico specializzato mediante uno speciale strumento di diagnostica.

Sistema di protezione del motore

Il sistema di protezione del motore controlla i principali sensori per rilevare rapidamente eventuali problemi. All'insorgere di un problema il sistema emette un segnale acustico continuo e/o riduce la potenza del motore per proteggerlo.

Se il sistema è attivato, la velocità viene ridotta. L'avvisatore acustico smette di suonare quando la velocità rientra entro i limiti consentiti. Rivolgersi al concessionario Mercury MerCruiser autorizzato per assistenza.

Tabelle di individuazione guasti

Il motorino di avviamento non aziona il motore o lo aziona lentamente

Possibile causa	Soluzione
Batteria disattivata.	Portare l'interruttore in posizione di accensione.
Il telecomando non è in posizione di folle.	Portare la leva di comando in folle.
Interruttore automatico aperto o problema al fusibile.	Controllare e ripristinare l'interruttore automatico dell'alimentazione principale o sostituire il fusibile. Controllare il fusibile da 5 A sul cablaggio di alimentazione collegato alla batteria e sostituirlo, se necessario.
Collegamenti elettrici allentati o sporchi, o cablaggio danneggiato.	Controllare tutti i collegamenti elettrici e i fili (in particolare i cavi della batteria) Pulire e serrare tutti i collegamenti difettosi.
Batteria guasta o bassa tensione della batteria.	Controllare la batteria e caricarla se necessario, oppure sostituirla se è guasta.
Interruttore del cavo salvavita attivato.	Controllare l'interruttore del cavo salvavita.

Il motore non si avvia o si avvia con difficoltà

Possibile causa	Soluzione
Interruttore del cavo salvavita attivato.	Controllare l'interruttore del cavo salvavita.
Procedura di avvio non corretta.	Leggere la procedura di avviamento.
Afflusso di combustibile insufficiente.	Riempire il serbatoio del combustibile o aprire il rubinetto.
Componente dell'impianto di accensione difettoso.	Sottoporre a manutenzione l'impianto di accensione.
Filtro del combustibile ostruito.	Sostituire il filtro del combustibile.
Combustibile stantio o contaminato.	Scaricare il serbatoio del combustibile. Rabboccare con combustibile pulito.
Tubo di alimentazione del combustibile o tubo di sfiato del serbatoio deformato o otturato.	Sostituire i tubi deformati o liberare i tubi otturati con aria compressa.
Collegamenti elettrici difettosi.	Controllare i collegamenti elettrici.
Guasto dell'impianto EFI.	Fare ispezionare l'impianto EFI da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Il motore funziona in modo irregolare, perde colpi o dà ritorni di fiamma

Possibile causa	Soluzione
Filtro del combustibile ostruito.	Sostituire il filtro.
Combustibile stantio o contaminato.	In caso di contaminazione, scaricare il serbatoio. Rabboccare con combustibile pulito.
Tubo di alimentazione del combustibile o tubo di sfiato del serbatoio del combustibile deformato o otturato.	Sostituire i tubi deformati o liberare i tubi otturati con aria compressa.
Rompifiamma sporco.	Pulire il rompifiamma.
Componente dell'impianto di accensione difettoso.	Sottoporre a manutenzione l'impianto di accensione.
Regime minimo troppo basso.	Fare ispezionare l'impianto EFI da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.
Guasto dell'impianto EFI.	Fare ispezionare l'impianto EFI da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Prestazioni scarse

Possibile causa	Soluzione
Acceleratore non completamente aperto.	Controllare che la tiranteria e il cavo dell'acceleratore funzionino correttamente.
Elica danneggiata o di dimensioni inadeguate.	Sostituire l'elica.
Acqua di sentina in quantità eccessiva.	Scaricare e individuare la causa dell'infiltrazione.
Imbarcazione sovraccarica o carico non distribuito uniformemente.	Ridurre il carico o distribuirlo in maniera più uniforme.
Rompifiamma sporco.	Pulire il rompifiamma.
Fondo dell'imbarcazione sporco o danneggiato.	Pulire o riparare a seconda delle necessità.
Problemi in fase di accensione.	Fare riferimento a **Il motore funziona in modo irregolare, perde colpi o dà ritorni di fiamma**.
Surriscaldamento del motore.	Fare riferimento a **Temperatura del motore eccessiva**.
Guasto dell'impianto EFI	Fare ispezionare l'impianto EFI da un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Temperatura del motore eccessiva

Possibile causa	Soluzione
Valvola di presa dell'acqua di mare o presa dell'acqua chiusa.	Aprire.
Cinghia di trasmissione allentata o in cattive condizioni.	Sostituire la cinghia o regolarla.
Bocchette di aspirazione dell'acqua di mare o filtro dell'acqua di mare otturati.	Eliminare l'ostruzione.
Termostato difettoso.	Sostituire.
Basso livello del refrigerante (se in dotazione) nell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso.	Determinare la causa del basso livello di refrigerante ed eseguire la riparazione necessaria. Rabboccare l'impianto con la corretta soluzione refrigerante.
Scambiatore di calore o scambiatore di calore del fluido intasati.	Pulire lo scambiatore di calore, lo scambiatore di calore dell'olio motore e scambiatore di calore dell'olio della trasmissione (se in dotazione).
Perdita di pressione nell'impianto di raffreddamento a circuito chiuso.	Controllare che non vi siano perdite. Pulire, ispezionare e collaudare il tappo a pressione.
Pompa di aspirazione dell'acqua di mare difettosa	Sostituire.
Scarico dell'acqua di mare parzialmente o totalmente ostruito.	Pulire i gomiti di scarico.

Temperatura del motore insufficiente

Possibile causa	Soluzione
Termostato difettoso.	Sostituire.

Pressione dell'olio motore bassa

Possibile causa	Soluzione
Olio insufficiente nel carter.	Controllare e rabboccare l'olio.
Eccesso di olio nel carter (che lo rende aerato).	Controllare la quantità di olio presente ed eliminare l'olio in eccesso. Determinare la causa dell'eccesso di olio (rabbocco eseguito in modo non corretto).
Olio diluito o di viscosità non corretta.	Cambiare l'olio usando olio di grado e viscosità corretti e sostituire il filtro. Determinare la causa della diluizione (navigazione al minimo per periodi troppo lunghi).

La batteria non si carica

Possibile causa	Soluzione
Assorbimento di corrente dalla batteria eccessivo.	Spegnere tutti gli accessori non necessari.
Cinghia di trasmissione dell'alternatore allentata o in cattive condizioni.	Sostituire e/o regolare.
Condizioni della batteria inadeguate.	Eseguire il test della batteria e sostituirla, se necessario.
Collegamenti elettrici allentati o sporchi, o cablaggio danneggiato.	Controllare tutti i collegamenti elettrici e i fili (in particolare i cavi della batteria). Pulire e serrare i collegamenti che presentano problemi. Riparare o sostituire i collegamenti danneggiati.
Alternatore guasto.	Eseguire il test dell'energia erogata dall'alternatore e sostituirlo, se necessario.

Il telecomando funziona con difficoltà, grippa, ha un gioco eccessivo o emette rumori anomali

Possibile causa	Soluzione
Lubrificazione insufficiente sui dispositivi di fissaggio della tiranteria dell'acceleratore e del cambio.	Applicare lubrificante.
Tiranteria dell'acceleratore o del cambio bloccata.	Eliminare l'ostruzione.
La tiranteria dell'acceleratore o del cambio presenta componenti allentati o mancanti.	Controllare tutti i componenti della tiranteria dell'acceleratore. In caso componenti allentati o mancanti, rivolgersi immediatamente al concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.
Il cavo del cambio o dell'acceleratore presenta deformazioni.	Raddrizzare il cavo o farlo sostituire da un rivenditore autorizzato Mercury MerCruiser se il danno non può essere riparato.

La ruota del timone funziona a scatti o ruota con difficoltà

Possibile causa	Soluzione
Livello del fluido della pompa del servosterzo basso.	Controllare che non siano presenti perdite. Rabboccare il fluido dell'impianto.
Cinghia di trasmissione allentata o in cattive condizioni.	Sostituire e/o regolare.
Lubrificazione sui componenti dello sterzo insufficiente.	Applicare lubrificante.
Componenti o dispositivi di fissaggio dello sterzo mancanti o allentati.	Controllare tutti i componenti e i dispositivi di fissaggio; se uno di essi è allentato o manca, rivolgersi immediatamente al concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.
Fluido del servosterzo contaminato.	Rivolgersi al concessionario autorizzato Mercury MerCruiser.

Sezione 8 - Assistenza clienti

Indice

Assistenza clienti..... 116
Servizio riparazioni locale 116
Assistenza fuori sede 116
Furto del gruppo motore 116
In caso di immersione 116
Sostituzione di pezzi di ricambio 116
Informazioni su pezzi di ricambio e accessori 116
Risoluzione di problemi 116
Contatti per l'Assistenza clienti Mercury Marine 117
Ordini di documentazione..... 117
Stati Uniti e Canada 117
Altri paesi 118

8

Assistenza clienti

Servizio riparazioni locale

Se è necessario eseguire un intervento di assistenza su un'imbarcazione dotata di motore Mercury MerCruiser, rivolgersi al concessionario autorizzato. Solo i concessionari autorizzati sono specializzati nei prodotti Mercury MerCruiser e hanno a disposizione meccanici addestrati dal produttore del motore, attrezzi e apparecchiature appositi e pezzi di ricambio e accessori Quicksilver originali per intervenire in modo corretto sul motore.

NOTA: *i pezzi di ricambio e gli accessori Quicksilver sono progettati e realizzati da Mercury Marine appositamente per gli entrofuoribordo e gli entrobordo Mercury MerCruiser.*

Assistenza fuori sede

Qualora si renda necessario un intervento di assistenza lontano dal concessionario locale abituale, rivolgersi al concessionario autorizzato più vicino. Consultare le pagine gialle Se invece, per un qualsiasi motivo, non si riesce a ottenere assistenza, contattare il Centro assistenza più vicino nella regione. Al di fuori di Stati Uniti e Canada rivolgersi al Centro di assistenza internazionale Marine Power più vicino.

Furto del gruppo motore

In caso di furto del gruppo motore, avvisare immediatamente le autorità locali e Mercury Marine indicando il modello e i numeri di serie e lasciando un recapito. Le informazioni fornite saranno conservate nella banca dati di Mercury Marine e utilizzate per assistere le autorità e i concessionari nel recupero del gruppo motore rubato.

In caso di immersione

1. Contattare un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser prima del recupero.
2. Dopo il recupero richiedere immediatamente assistenza a un concessionario autorizzato Mercury MerCruiser, per ridurre il rischio di danni gravi al motore.

Sostituzione di pezzi di ricambio

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di incendi o esplosioni. I componenti degli impianti elettrico, di accensione e di alimentazione del combustibile presenti sui prodotti Mercury Marine sono conformi agli standard in vigore negli Stati Uniti e a livello internazionale per ridurre al minimo il rischio di incendio o di esplosione. Non utilizzare pezzi di ricambio per l'impianto elettrico o di alimentazione del combustibile non conformi a tali standard. Durante ogni intervento di assistenza agli impianti elettrico e di alimentazione del combustibile installare e serrare correttamente tutti i componenti.

I motori marini sono progettati per funzionare a regime massimo o a regimi elevati per tutta la loro durata. Sono inoltre progettati per l'uso sia in acqua dolce che in acqua di mare. Queste condizioni richiedono numerosi componenti speciali. Durante la sostituzione di pezzi di ricambio di motori marini è necessario prestare la massima attenzione, poiché le specifiche differiscono in modo significativo da quelle dei motori standard per uso automobilistico. Per esempio, uno dei pezzi che richiede particolare cautela è la guarnizione della testata cilindri: sui motori marini non è possibile utilizzare guarnizioni della testata di tipo in acciaio per uso automobilistico perché l'acqua salata è estremamente corrosiva e la guarnizione per motori marini è composta da materiali speciali in grado di resistere alla corrosione.

I motori marini, inoltre, devono essere in grado di funzionare a regime massimo o a regimi molto elevati per la maggior parte del tempo: di conseguenza sono dotati di speciali tipi di molle di richiamo della valvola, alzavalvole, pistoni, cuscinetti, alberi a camme, nonché di altre parti mobili adatte all'uso intensivo.

Sui motori marini Mercury MerCruiser sono presenti altre modifiche speciali al fine di offrire prestazioni affidabili e di lunga durata.

Informazioni su pezzi di ricambio e accessori

Rivolgere tutte le eventuali richieste di informazioni sui pezzi di ricambio e sugli accessori Quicksilver al concessionario autorizzato locale. Il concessionario è in possesso di tutte le informazioni necessarie per ordinare accessori e pezzi di ricambio qualora non fossero presenti nel magazzino. Solo i concessionari autorizzati possono acquistare pezzi di ricambio e accessori originali Quicksilver direttamente dalla fabbrica. Mercury Marine non effettua vendite a concessionari non autorizzati o a clienti finali. Di fronte a richieste di informazioni su pezzi e accessori il concessionario deve conoscere **il modello del motore** e **i numeri di serie** per ordinare i pezzi di ricambio corretti.

Risoluzione di problemi

Per il concessionario e per Mercury MerCruiser la soddisfazione dei propri clienti è importante. In caso di problemi, domande o dubbi relativi al gruppo motore acquistato, contattare il concessionario di fiducia o un altro concessionario autorizzato Mercury MerCruiser. Per ulteriore assistenza:

1. Rivolgersi al Responsabile Vendite o Responsabile Servizio del concessionario. Se non sono in grado di risolvere pienamente il problema, rivolgersi al concessionario.
2. Qualora le domande, i dubbi o i problemi non vengano risolti dal concessionario, contattare il Centro assistenza Mercury Marine. Mercury Marine sarà a disposizione del cliente e del concessionario per risolvere qualsiasi problema.

Il Servizio di assistenza clienti avrà bisogno delle seguenti informazioni:

- Nome e indirizzo del cliente
- Numero di telefono durante il giorno
- Modello e numeri di serie del gruppo motore
- Ragione sociale e indirizzo della concessionaria
- Natura del problema

Contatti per l'Assistenza clienti Mercury Marine

Per richiedere assistenza telefonare oppure inviare un fax o una lettera indicando un numero di telefono al quale essere contattati durante il giorno.

Telefono	Fax	Indirizzo
+1 920 929 5040	+1 920 906 6033	Mercury Marine W6250 West Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
+1 905 567 6372 (MERC)	+1 905 567 8515	Mercury Marine Ltd. 2395 Meadowpine Blvd. Mississauga, Ontario L5N 7W6 Canada
+61 3 9791 5822	+61 3 9793 5880	Mercury Marine – Australia 132-140 Frankston Road Dandenong, Victoria 3164 Australia
+ 32 87 32 32 11	+32 87 31 19 65	Marine Power – Europa, Inc. Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgio
+954 744 3500	+954 744 3535	Mercury Marine – America Latina e Caraibi 11650 Interchange Circle North, Miramar, FL 33025 U.S.A.
+81 53 423 2500	+81 53 423 2510	Mercury Marine – Giappone 283-1 Anshin-cho Hamamatsu, Shizuoka 435-0005 Giappone
+65 6546 6160	+65 6546 7789	Mercury Marine – Singapore 29, Loyang Drive Singapore, 508944

Ordini di documentazione

Prima di ordinare documentazione, trascrivere le informazioni relative al proprio gruppo motore negli appositi spazi:

- Modello
- Numero di serie
- CV
- Anno di produzione

Stati Uniti e Canada

Per informazioni o ulteriore materiale informativo disponibile per il gruppo motore Mercury MerCruiser in dotazione, e su come ordinare tale materiale, contattare il più vicino concessionario o contattare:
Mercury Marine Publications
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
+ 1 (920) 929 5110
Fax + 1 (920) 929 4894

Altri paesi

Per ottenere informazioni o ulteriore materiale informativo relativo al gruppo motore Mercury MerCruiser in dotazione, o per ordinare tale materiale, contattare il più vicino rivenditore o un centro di assistenza Marine Power.

Compilare in stampatello l'indirizzo, utilizzato come etichetta di spedizione ed includere ordinativo e pagamento. Inviare a:
Mercury Marine
Attn: Publications Department
W6250 West Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
USA

Sezione 9 - Liste di controllo

Indice

Ispezione preconsegna..... 120
Ispezione preconsegna..... 121

9

Ispezione preconsegna

IMPORTANTE: questa lista di controllo è per i gruppi motore non equipaggiati con Axius. Per i gruppi motore equipaggiati con Axius, utilizzare la lista di controllo specifica per Axius, riportata nella sezione 5 del manuale di funzionamento Axius.

Prima dell'ispezione preconsegna, effettuare i seguenti controlli.

Non pertinente	Controllare/regolare	Componente
☐	☐	Le revisioni e le riparazioni indicate nei bollettini di manutenzione devono essere debitamente eseguite
	☐	Tappo di scarico inserito e valvole di scarico chiuse
☐	☐	La valvola di ingresso dell’acqua marina sia aperta
	☐	I supporti del motore siano ben serrati
☐	☐	L’allineamento del motore sia corretto
☐	☐	I dispositivi di fissaggio del gruppo di trasmissione siano serrati in base alle specifiche
☐	☐	I dispositivi di fissaggio dei cilindri del Power Trim siano serrati
	☐	La batteria sia della tensione corretta, completamente carica, fissata in sede e con le relative protezioni in sede.
	☐	Tutte le connessioni elettriche siano ben serrate
	☐	Le fascette stringitubo dell'impianto di scarico siano serrate
	☐	Tutte le connessioni del combustibile siano ben serrate
	☐	Selezionata l'elica corretta, montata e serrata in base alle specifiche
	☐	I dispositivi di fissaggio dell’acceleratore, del cambio e dello sterzo siano serrati in base alle specifiche
☐	☐	Effettuare il controllo del funzionamento del sistema d'allarme OBDM e della spia luminosa di mafunzionamento (solo modelli con controllo delle emissioni)
	☐	Verificare che sia possibile virare lungo l'intera gamma di sterzo
	☐	Le piastre acceleratore si aprano e chiudano completamente
	☐	Controllare il livello dell'olio nella coppa
☐	☐	Livello dell'olio del Power Trim.
☐	☐	Il livello dell’olio nel gruppo poppiero sia giusto
☐	☐	Livello del fluido del servosterzo
☐	☐	Il livello del refrigerante nel sistema di raffreddamento a circuito chiuso sia giusto
☐	☐	Controllare il livello dell'olio della trasmissione
☐	☐	Motori a V: tensione della cinghia a serpentina
☐	☐	Tensione cinghia dell'alternatore (3.0 l)
☐	☐	Tensione cinghia della pompa servosterzo (3.0 l)
☐	☐	Strumenti SmartCraft calibrati, se in dotazione
☐	☐	Funzionamento del sistema di allarme
☐	☐	Funzionamento dell'interruttore del limite di assetto

Lista di controllo dell'ispezione preconsegna, continua

Non pertinente	Controllare/regolare	Componente
		Test funzionamento dell'imbarcazione in acqua
☐	☐	Allineamento del motore (solo per modelli entrobordo)
	☐	Controllare il funzionamento dell'interruttore di sicurezza di avviamento in folle
	☐	Funzionamento dell'interruttore di arresto del motore/interruttore del cavo salvavita (tutte le leve dei timoni)
	☐	Funzionamento della pompa dell'acqua di mare
	☐	Funzionamento degli strumenti
	☐	Perdite di combustibile, olio e acqua
	☐	Non vi siano perdite dallo scarico
	☐	Messa in fase dell'accensione
	☐	Funzionamento della marcia avanti, della folle e della retromarcia
	☐	Verificare che sia possibile virare lungo l'intera gamma di sterzo
	☐	L'accelerazione dal regime minimo sia normale
	☐	Il regime massimo_____ rientri nei limiti delle specifiche (in marcia avanti)
☐	☐	Modelli con controllo delle emissioni: far funzionare per due cicli di funzionamento completi (chiavetta su acceso/spento) a regime massimo, con il motore alla temperatura di funzionamento normale, controllando il motore con G3 CDS per verificare il passaggio al funzionamento a circuito chiuso.
☐	☐	Funzionamento del Power Trim.
☐	☐	Il grado di manovrabilità dell'imbarcazione
		In seguito al test di funzionamento dell'imbarcazione in acqua
	☐	Stringere il dado dell'elica alla coppia indicata
	☐	Controllare che non vi siano perdite di combustibile, olio, refrigerante, acqua o fluidi
	☐	Livello dell'olio del fluido
	☐	Applicare dell'anticorrosivo Quicksilver al gruppo motore
	☐	Manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia presenti sull'imbarcazione
		Per le imbarcazioni registrate a clienti residenti in California
☐	☐	Cartellino CARB presente sull'imbarcazione
☐	☐	Etichetta CARB affissa in modo corretto sullo scafo dell'imbarcazione

Ispezione preconsegna

IMPORTANTE: questa lista di controllo è per i gruppi motore non equipaggiati con Axius. Per i gruppi motore equipaggiati con Axius, utilizzare la lista di controllo specifica per Axius, riportata nella sezione 5 del manuale di funzionamento Axius.
In seguito all'ispezione preconsegna effettuare i seguenti controlli.
Queste ispezioni vanno completate in presenza del cliente.

Non pertinente	Completata	Componente
	☐	Manuale di funzionamento e manutenzione – consegnarlo al cliente e rivederne insieme il contenuto. Sottolineare l'importanza dei sistemi di sicurezza e della procedura di collaudo motore della Mercury
	☐	Aspetto esterno del fuoribordo soddisfacente (vernice, calandra, decalcomanie, ecc.)
	☐	Garanzia – Consegnarla al cliente e spiegare come funziona la garanzia limitata. Spiegare i servizi forniti dai concessionari.
☐	☐	Spiegare il programma opzionale di protezione Mercury (solo per il Nord America)
		Spiegare e illustrare il funzionamento delle apparecchiature
	☐	Funzionamento dell'interruttore di arresto del motore/interruttore del cavo salvavita (tutte le leve dei timoni)
	☐	Causa ed effetto della coppia e trazione dello sterzo; illustrare come afferrare saldamente il timone, spiegare lo sbandamento dell'imbarcazione, e l'assetto per le virate in folle.
☐	☐	Targhetta dati capacità Guardia Costiera U.S.A.
	☐	Corretto posizionamento di operatore e passeggeri
	☐	Importanza di dispositivi di galleggiamento personali (dispositivi di galleggiamento personale o giubbotti di salvataggio) e dispositivi di galleggiamento personale lanciabili (salvagenti)
☐	☐	Funzioni degli accessori SmartCraft (se applicabile)
	☐	Rimessaggio invernale e programma di manutenzione.
	☐	Motore (avviamento, arresto, cambio, uso dell'acceleratore)
	☐	Imbarcazioni (spie, ubicazione dell'interruttore della batteria, fusibili/interruttori).
☐	☐	Rimorchio (se pertinente)
		Registrazione:

Non pertinente	Completata	Componente
	☐	Compilare ed inoltrare la registrazione della garanzia – fornire una copia all'acquirente.